Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9752**
18. Wahlperiode 26.09.2016

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9752**
18. Wahlperiode 26.09.2016

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72) („EG-Luftsicherheitsverordnung“) und ihre Durchführungsbestimmungen erfordern eine Anpassung des nationalen Rechts. Gleichzeitig soll das Sicherheitsniveau im Bereich der Luftfracht erhöht werden.

B. Lösung

Anpassung des Luftsicherheitsgesetzes, des Bundespolizeigesetzes und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die neuen in den EU-Vorschriften und im Gesetzentwurf geregelten Aufgaben entstehen nach Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung Gebühreneinnahmen. Nach § 17a Absatz 2 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes in der Entwurfsfassung (LuftSiG-E) sollen die Gebühren die mit den individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen verbundenen Kosten aller Beteiligten decken (vergleiche Artikel 1 Nummer 20).

Weitere Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand

Die Verpflichtung zur behördlichen Zulassung der Beteiligten an der sicheren Lieferkette und zu entsprechenden Aufsichtsmaßnahmen ergibt sich (mit Ausnahme der Transporteure) unmittelbar aus der EG-Luftsicherheitsverordnung. Bereits die vorhergehende EG-Luftsicherheitsverordnung – Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1) – sah die Zulassung und Beaufsichtigung der reglementierten Beauftragten vor. Das Änderungsgesetz enthält insbesondere für die Zulassung und Beaufsichtigung der Beteiligten an der sicheren Lieferkette für Fracht, Post und Bordvorräte eine klarstellende Ermächtigungsgrundlage und eine Zuständigkeitszuweisung an das Luftfahrt-Bundesamt. Neu vorgesehen ist die Zulassung von Transporteuren durch das Luftfahrt-Bundesamt (§ 9a LuftSiG-E) sowie die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung (§ 10a LuftSiG-E).

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz begründet keinen neuen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht voraussichtlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 81 000 Euro jährlich durch die neu vorgesehene Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung. Durch die Möglichkeit der Anerkennung von Prüfergebnissen zuständiger Stellen in anderen EU-Mitgliedstaaten wird der Erfüllungsaufwand deutlich reduziert. Welcher zusätzliche Erfüllungsaufwand durch die ebenfalls neu geregelte Zulassung und Überwachung von Transporteuren entsteht, lässt sich derzeit noch nicht belastbar bestimmen.

Soweit durch das Regelungsvorhaben für die Wirtschaft zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand entsteht, der nicht aus der unmittelbar anwendbaren EU-rechtlichen Vorgaben resultiert, ist beabsichtigt, diesen innerhalb eines Jahres durch geeignete Entlastungsmaßnahmen zu kompensieren. Die vollständige Erfassung des laufenden Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft wird bis zum Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachgeholt.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Für die Wirtschaft werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die der Verwaltung des Bundes entstehenden Kosten für die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung sowie für die sonstigen neu geregelten individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen in Höhe von jährlich 32,74 Mio. Euro sollen nach Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung vollumfänglich durch Gebühren finanziert werden. Bei der Haushaltsaufstellung 2012 wurden dem Luftfahrt-Bundesamt 374 Plan-/Stellen im Bereich Luftfrachtsicherheit (Security) für die Umsetzung der EU-Vorgaben in nationales Recht zugestanden, so dass der dementsprechende Personalbedarf bereits gedeckt ist, auch wenn einige dieser Plan-/Stellen für die Ausbringung neuer Plan-/Stellen in anderen Bereichen des Einzelplans 12 weggefallen sind.

Auf Seiten der Länder ist ein zusätzlicher, nicht detailliert bezifferbarer, Aufwand für die Zulassung von Sicherheitsausrüstung zu erwarten, der sich auch in zusätzlichem Personalbedarf niederschlagen kann.

F. Weitere Kosten

Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der für mittelständische Unternehmen, und Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau entstehen durch dieses Gesetz insoweit, als sich zumindest für die Kompensation der zusätzlichen Stellen/Planstellen im Luftfahrt-Bundesamt und gegebenenfalls bei den Ländern neue und gegebenenfalls höhere Gebühren ergeben.
Für diejenigen Beteiligten der sicheren Lieferkette, die im Gesetzentwurf erstmals genannt werden, werden Zulassungsgebühren in der Luftsicherheitsgebührenverordnung geregelt. Auch sind für die Überwachung dieser Beteiligten Aufsichts- beziehungsweise Überwachungsgebühren vorgesehen. Zudem werden Gebühren für die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung anfallen. Insgesamt ergibt sich unter diesen Voraussetzungen für die individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen des Luftfahrt-Bundesamtes eine Gebührenmehrbelastung von jährlich 32,74 Millionen Euro. Nach Anpassung der Luftsicherheitsgebühren-

verordnung sollen in dieser Höhe Gebührenmehreinnahmen erfolgen. Ob bei den Beteiligten an der sicheren Lieferkette infolge der Verpflichtungen aus der neuen EG-Luftsicherheitsverordnung einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich kalkulatorisch erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Beteiligten an der sicheren Lieferkette ihre Möglichkeit der Kostenüberwälzung in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen geringfügigen Einzelpreisänderungen keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, haben.

Hinsichtlich der sonstigen Rechtsänderungen entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, werden nicht erwartet, können aber auch nicht ausgeschlossen werden.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 26. September 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium des Innern.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zur Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates ist als Anlage 3 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 948. Sitzung am 23. September 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 4 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Luftsicherheitsgesetzes

Das Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), das zuletzt durch Artikel 582 der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

   a) Nach der Angabe zu § 3 wird folgende Angabe eingefügt:

      „§ 3a Flugverbot“.

   b) In der Angabe zu § 8 wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

   c) In der Angabe zu § 9 wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

   d) Nach der Angabe zu § 9 wird folgende Angabe eingefügt:

      „§ 9a Sicherheitsmaßnahmen der Beteiligten an der sicheren Lieferkette“

   e) Nach der Angabe zu § 10 wird folgende Angabe eingefügt:

      „§ 10a Sicherheitsausrüstung“.

f) Nach der Angabe zu § 16 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 16a Beleihung“.

g) Nach der Angabe zu § 17 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 17a Gebühren und Auslagen“.

h) Nach der Angabe zu § 21 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 22 Übergangsregelung“.

2. In § 1 wird nach den Wörtern „Sicherheit des“ das Wort „zivilen“ eingefügt.

3. § 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Dazu gehört insbesondere, dass sie:
   1. Fluggäste und deren Gepäck nach § 5 kontrolliert,
   2. Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 7 vornimmt,
   3. Luftsicherheitsprogramme nach § 8 Absatz 1 Satz 2 und § 9 Absatz 1 Satz 2 zulässt,
   4. Sicherheitsausrüstung nach § 10a zertifiziert und zulässt,
   5. Sicherheitsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber nach § 8, der Luftfahrtunternehmen nach § 9 und der Beteiligten an der sicheren Lieferkette nach § 9a anordnet und deren Einhaltung überwacht.“

4. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3 Allgemeine Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde

(1) Die Luftsicherheitsbehörde trifft die notwendigen Maßnahmen, um eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs abzuwehren, soweit nicht dieses Gesetz ihre Befugnisse besonders regelt.
(2) Die Luftsicherheitsbehörde kann die ordnungsgemäße Durchführung oder die Wiederholung von nicht durch Verwaltungsakt getroffenen Sicherheitsmaßnahmen anordnen, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass Sicherheitsmaßnahmen nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden. In diesen Fällen kann die Luftsicherheitsbehörde ergänzend oder alternativ auch

angemessene Ausgleichsmaßnahmen anordnen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen nach den Sätzen 1 und 2 haben keine aufschiebende Wirkung.

(3) Die Luftsicherheitsbehörde kann Verfügungen nach diesem Gesetz mit Zwangsmitteln nach dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

(4) Die Luftsicherheitsbehörde darf innerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden Luftfahrzeuge, Betriebs- und Geschäftsräume sowie die dazugehörigen Grundstücke betreten, besichtigen und dort Prüfungen vornehmen, soweit dies zur Durchführung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist; außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden dürfen diese Örtlichkeiten nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung betreten und besichtigt werden. Luftfahrzeuge, Betriebs- und Geschäftsräume, die zugleich zu Wohnzwecken dienen, dürfen nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung betreten und besichtigt werden.

(5) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden bleiben unberührt."

5. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a
Flugverbot

(1) Bei tatsächlichen Anhaltspunkten für eine erhebliche Gefährdung der Luftsicherheit kann die Luftsicherheitsbehörde für einzelne Luftfahrzeuge oder eine näher bestimmte Gruppe von Luftfahrzeugen für alle oder bestimmte Beförderungsarten ein Einflug-, Überflug- oder Startverbot verhängen. Das Verbot kann ungeachtet einer Erlaubnis oder einer Erlaubnisfreiheit nach § 2 Absatz 7 des Luftverkehrsgesetzes verhängt werden. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung nach Satz 1 haben keine aufschiebende Wirkung. Eine Kombination mehrerer Maßnahmen nach Satz 1 ist möglich. Das Verbot ist auf das gebotene Maß zu beschränken, zeitlich zu befristen und kann bei Fortbestehen der Gefährdungslage nach Satz 1 im erforderlichen Umfang, auch mehrfach, verlängert werden.

(2) Fliegt ein Luftfahrtunternehmen Fracht oder Post aus einem Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder zum Entladen in die Bundesrepublik Deutschland ein, ohne als Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-

Flughafen in die Europäische Union befördert (ACC3) nach Kapitel 6.8 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung benannt zu sein oder verstößt es gegen seine Pflichten nach den Ziffern 6.8.3.1 bis 6.8.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, so kann die Luftsicherheitsbehörde gegenüber diesem ein Flugverbot im Sinne des Absatzes 1 verhängen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung. Absatz 1 Satz 4 gilt entsprechend."

6. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   aa) In Satz 1 werden die Wörter „die nicht allgemein zugänglichen Bereiche" durch die Wörter „den Sicherheitsbereich" ersetzt.
   bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Polizeivollzugsbeamte" die Wörter „oder durch beliehene und bewaffnete Sicherheitskräfte" eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
   aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „die nicht allgemein zugängliche Bereiche" durch die Wörter „welche die Luftseite" ersetzt.
   bb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Weise" die Wörter „vor dem Betreten des Sicherheitsbereichs" eingefügt.
   cc) In Nummer 3 werden die Wörter „des nicht allgemein zugänglichen Bereiches" durch die Wörter „der Luftseite" ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
   aa) In Satz 1 werden die Wörter „die in die nicht allgemein zugänglichen Bereiche" durch die Wörter „die in Sicherheitsbereiche" ersetzt.
   bb) In Satz 2 werden die Wörter „Gegenstände befinden, deren Beförderung gegen § 11 Abs. 1 oder § 27 des Luftverkehrsgesetzes verstößt" durch die Wörter „verbotene Gegenstände im Sinne des § 11 Absatz 1 Satz 2 oder Gegenstände, deren Beförderung gegen § 27 des Luftverkehrsgesetzes verstößt, befinden" ersetzt.

d) Die Absätze 4 bis 6 werden aufgehoben.

7. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird zu Satz 1 und wie folgt geändert:

aaa) Im Satzteil vor Nummer 1 wird nach den Wörtern „Angriffen auf die Sicherheit des“ das Wort „zivilen“ eingefügt.

bbb) In Nummer 1 werden die Wörter „zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flugplatzgeländes eines Verkehrsflughafens im Sinne des § 8 Absatz 1 oder eines Luftfahrtunternehmens im Sinne des § 9“ durch die Wörter „zum Sicherheitsbereich des Geländes eines Flugplatzes im Sinne des § 8 oder zu einem überlassenen Bereich eines Luftfahrtunternehmens im Sinne des § 9“ ersetzt.

ccc) In Nummer 2 werden die Wörter „sowie der Fracht-, Post-, Reinigungsunternehmen sowie Warenlieferanten und vergleichbarer Versorgungsunternehmen“ durch die Wörter „sowie der Luftwerften und Instandhaltungsbetriebe, Fracht-, Post- und Reinigungsunternehmen sowie der Warenlieferanten und vergleichbarer Versorgungsunternehmen, insbesondere auch der Beteiligten an der sicheren Lieferkette“ ersetzt.

ddd) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Natürliche Personen, die nach § 16a Absatz 1 als Beliehene eingesetzt werden oder die dort genannten Aufgaben für beliehene teilrechtsfähige Vereinigungen oder beliehene juristische Personen des Privatrechts wahrnehmen sollen, sowie Personen, die als Ausbilder oder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit nach den Ziffern 11.5 oder 11.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 tätig sind,“.

eee) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Mitglieder von flugplatzansässigen Vereinen, Schülerpraktikanten oder Führern von Luftfahrzeugen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes oder sonstige Berechtigte, denen nicht nur gelegentlich Zugang zu

a) dem Sicherheitsbereich des Flugplatzgeländes eines Verkehrsflughafens im Sinne des § 8 oder

b) den überlassenen Bereichen nach § 9 Absatz 1 Nummer 2

gewährt werden soll.“.

bb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„Ein unmittelbarer Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne von Satz 1 Nummer 2 ist insbesondere anzunehmen bei Personen, die in Sicherheitsbereichen oder in anderen Bereichen als Sicherheitsbereichen Kontrollen und Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen durchführen oder die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen tragen.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Luftsicherheitsbehörde bewertet die Zuverlässigkeit des Betroffenen auf Grund einer Gesamtwürdigung des Einzelfalles. In der Regel fehlt es an der erforderlichen Zuverlässigkeit,

1. wenn der Betroffene wegen einer vorsätzlichen Straftat zu einer Freiheitsstrafe, Jugendstrafe oder Geldstrafe von mindestens 60 Tagessätzen oder mindestens zweimal zu einer geringeren Geldstrafe verurteilt worden ist, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind,
2. wenn der Betroffene wegen eines Verbrechens oder wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist, wenn seit dem Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind,
3. wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene Bestrebungen nach § 3 Absatz 1 des Bundesverfassungsschutzgesetzes verfolgt oder unterstützt oder in den letzten zehn Jahren verfolgt oder unterstützt hat.

Bei sonstigen Verurteilungen oder beim Vorliegen sonstiger Erkenntnisse ist im Wege der Gesamtwürdigung nach Satz 1 zu prüfen, ob sich daraus im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen ergeben. Als sonstige Erkenntnisse kommen insbesondere in Betracht:

1. laufende oder eingestellte Ermittlungs- oder Strafverfahren,
2. Sachverhalte, aus denen sich eine Erpressbarkeit durch Dritte ergibt,
3. Sachverhalte, aus denen sich Zweifel am Bekenntnis zur freiheitlichen demokratischen Grundordnung ergeben,
4. Alkohol-, Rauschmittel- oder Medikamentenabhängigkeit oder regelmäßiger Missbrauch dieser Substanzen,

5. Angabe von unterschiedlichen beziehungsweise falschen Identitäten bei behördlichen Vorgängen."

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
   aa) In Satz 1 Nummer 5 werden den Wörtern „den gegenwärtigen Arbeitgeber" die Wörter „die Arbeitgeber der letzten fünf Jahre und" vorangestellt.
   bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
   „Soweit dies im Einzelfall geboten ist, kann diese Mitwirkungspflicht auch die Verpflichtung zur Durchführung eines Tests auf Betäubungsmittel nach dem Betäubungsmittelgesetz umfassen."
d) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
   aa) In Satz 1 werden die Wörter „zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen" werden durch die Wörter „zum Sicherheitsbereich" ersetzt.
   bb) Folgender Satz wird angefügt:
   „Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen verbleiben auch dann, wenn er die ihm nach Absatz 3 Satz 2 und 3 obliegenden Mitwirkungspflichten nicht erfüllt."

8. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   aa) In der Überschrift wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen" durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen" ersetzt.
   bb) Satz 1 wird wie folgt geändert:
      aaa) Im Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Unternehmer eines Verkehrsflughafens" durch die Wörter „Betreiber eines Flugplatzes" ersetzt.
      bbb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
         1. Flughafenanlagen, Bauwerke, Räume und Einrichtungen so zu erstellen, zu gestalten und zu unterhalten, dass die erforderliche bauliche und technische Sicherung, die Zuführung von Passagieren und Gepäck und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der Bereiche der Luftseite ermöglicht werden sowie die dafür erforderlichen Flächen bereitzustellen und zu unterhalten; ausgenommen

von dieser Verpflichtung sind Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und deren Handgepäck sowie Einrichtungen und Geräte zur Überprüfung von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Bordvorräten auf die in § 11 Absatz 1 genannten verbotenen Gegenstände mittels technischer Verfahren;“.

ccc) In Nummer 2 wird nach dem Wort „Fracht“ ein Komma eingefügt und werden die Wörter „und Versorgungsgüter zur Durchführung von Maßnahmen nach § 5 Absatz 3“ durch die Wörter „Bordvorräte und Flughafenlieferungen zur Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

ddd) Die Nummern 4 bis 7 werden wie folgt gefasst:

„4. die Bereiche der Luftseite gegen unberechtigten Zugang zu sichern und, soweit es sich um Sicherheitsbereiche oder sensible Teile der Sicherheitsbereiche handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten;

5. eigene Mitarbeiter, Mitarbeiter anderer auf dem Flugplatz tätiger Unternehmen und andere Personen vor dem Zugang zu Sicherheitsbereichen und zu den sensiblen Teilen der Sicherheitsbereiche nach den Ziffern 1.2 und 1.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72) in der jeweils geltenden Fassung zu durchsuchen oder in sonstiger geeigneter Weise zu kontrollieren sowie von diesen mitgeführte Gegenstände und Fahrzeuge zu durchsuchen, zu durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise zu überprüfen; dies gilt auch für auf andere Weise in diese Bereiche eingeführte Waren und Versorgungsgüter, insbesondere für Flughafenlieferungen;

6. Personal, das Luftsicherheitsaufgaben wahrnimmt, sowie Personen mit Zugang zu Sicherheitsbereichen oder zu Gegenständen, die zur Luftseite eines Flughafens oder in Luftfahrzeuge verbracht werden, nach Maßgabe von Abschnitt 11.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu schulen;

7. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen oder bei einer Verbringung durch das Luftfahrtunternehmen nach § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 mitzuwirken und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen;“.

cc) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die in Satz 1 Nummer 1 bis 8 aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen sind von dem Betreiber in einem Luftsicherheitsprogramm im Sinne des Artikels 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 darzustellen, welcher der Luftsicherheitsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist.“

dd) Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber eines Flugplatzes ist verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsprogramm dargestellten Sicherheitsmaßnahmen innerhalb der von der Luftsicherheitsbehörde vorgegebenen Frist oder, soweit keine Frist vorgegeben wird, innerhalb eines Monats nach der Zulassung durchzuführen; er benennt eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist.“

ee) Folgender Satz 6 wird angefügt:

„In regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren hat eine Überprüfung des Luftsicherheitsprogramms zu erfolgen; die Luftsicherheitsbehörde kann kürzere Zeitabstände für die Überprüfung des Luftsicherheitsprogramms festlegen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für Flugplätze, die keine Verkehrsflughäfen sind, sowie für abgegrenzte Bereiche von Verkehrsflughäfen und sonstigen Flugplätzen kann die Luftsicherheitsbehörde auf der Grundlage einer ortbezogenen Risikobewertung Abweichungen von Absatz 1 festlegen, soweit die Voraussetzungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission vom 18. Dezember 2009 zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können (ABl. L 338 vom 19.12.2009, S. 17) in der jeweils geltenden Fassung vorliegen.“

c) In Absatz 3 Satz 2 wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

9. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

   b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Ein Luftfahrtunternehmen ist zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet,

      1. Sicherheitsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen und der Behandlung von Post, Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern durchzuführen; dies beinhaltet insbesondere auch die Sicherstellung der Durchführung der in den Kapiteln 7 und 8 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Maßnahmen in Bezug auf Post, Material und Bordvorräte von Luftfahrtunternehmen;
      2. die ihm auf einem Flugplatz überlassenen Bereiche der Luftseite gegen unberechtigten Zugang zu sichern und, soweit es sich um Sicherheitsbereiche handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten; soweit Betriebsgebäude, Frachtanlagen und sonstige Betriebseinrichtungen von dem Luftfahrtunternehmen selbst oder in seinem Auftrag errichtet oder von ihm selbst betrieben werden, gilt § 8 Absatz 1 Nummer 1 bis 7 entsprechend;
      3. Personal, das Luftsicherheitsaufgaben wahrnimmt, sowie Personen mit Zugang zu Sicherheitsbereichen oder zu Gegenständen, die zur Luftseite eines Flughafens oder in Luftfahrzeuge verbracht werden, nach Maßgabe von Abschnitt 11.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu schulen;
      4. seine auf einem Flugplatz abgestellten Luftfahrzeuge so zu sichern, dass weder unberechtigte Personen Zutritt haben noch verbotene Gegenstände in das Luftfahrzeug verbracht werden können;
      5. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf eine Sicherheitsposition zu verbringen oder bei einer Verbringung durch den Flugplatzbetreiber nach § 8 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 mitzuwirken;
      6. soweit erforderlich, an der Überprüfung nach § 7 mitzuwirken.

      Die in Satz 1 Nummer 1 bis 6 aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen sind von dem Unternehmen in einem Luftsicherheitsprogramm im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 darzustellen, welcher der

Luftsicherheitsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist; die Luftsicherheitsbehörde kann Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen, insbesondere für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von bis zu 5,7 Tonnen betreiben. In regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren hat eine Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen zu erfolgen; die Luftsicherheitsbehörde kann kürzere Zeitabstände für die Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen festlegen. Bestehen begründete Zweifel am Fortbestand der Zulassungsvoraussetzungen, kann die Zulassung entzogen werden. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die im Luftsicherheitsprogramm oder die im nach Artikel 13 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 anzuerkennenden Luftsicherheitsprogramm dargestellten Sicherheitsmaßnahmen innerhalb der von der Luftsicherheitsbehörde vorgegebenen Frist oder, soweit keine Frist vorgegeben wird, innerhalb eines Monats nach der Zulassung durchzuführen; sie benennen eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist.“

c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Luftfahrtunternehmen sollen die Tätigkeit der Luftsicherheits-Verbindungsbeamten der Bundespolizei in Drittstaaten unterstützen.“

d) In Absatz 3 wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

e) Nach Absatz 3 werden die folgende Absätze 3a bis 3d eingefügt:

„(3a) Ein Luftfahrtunternehmen, das die Voraussetzungen nach Ziffer 6.8.1. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erfüllt, wird als Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-Flughafen in die Europäische Union befördert (ACC3), benannt.

(3b) Wurde ein ACC3 nach Ziffer 6.8.1.5. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaates in die Datenbank der Europäischen Union zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen, gilt es als für alle Beförderungen von dem erfassten Drittstaaten-Flughafen in die Bundesrepublik Deutschland als von der Luftsicherheitsbehörde anerkannt.

(3c) Die EU-Validierung der Luftsicherheit eines ACC3 kann durch in Drittstaaten entsandte Luftsicherheitsverbindungsbeamte der Bundespolizei, das Luftfahrt-Bundesamt, einem von der Luftsicherheitsbehörde zugelas-

senen EU-Validierungsprüfer oder einem von der EU-Kommission als gleichwertig anerkannten Validierungsprüfer durchgeführt werden. Die Luftsicherheitsbehörde lässt natürliche oder juristische Personen als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu, wenn diese die in Ziffer 11.6.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltenen sowie durch Rechtsverordnung nach § 17 Absatz 7 näher bestimmten Voraussetzungen erfüllen. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig.

(3d) Die von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaates vorgenommene EU-Validierung der Luftsicherheit gilt als von der Luftsicherheitsbehörde anerkannt.“

f) In Absatz 4 wird das Wort „Sicherungsmaßnahmen“ durch das Wort „Sicherheitsmaßnahmen“ ersetzt.

10. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a Sicherheitsmaßnahmen der Beteiligten an der sicheren Lieferkette

(1) Reglementierte Beauftragte, bekannte Versender, Transporteure, andere Stellen nach Ziffer 6.3.1.1. Buchstabe c des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, reglementierte Lieferanten und bekannte Lieferanten sind zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet, Sicherheitsmaßnahmen nach den Kapiteln 6, 8, 9, 11 und 12 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 durchzuführen. Die in Satz 1 aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen sind von den genannten Stellen in einem Sicherheitsprogramm im Sinne des Artikels 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 darzustellen.

(2) Die Luftsicherheitsbehörde lässt reglementierte Beauftragte, bekannte Versender, Transporteure, reglementierte Lieferanten und andere Stellen nach Ziffer 6.3.1.1. Buchstabe c des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nach Maßgabe der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu. Die Zulassung ist für längstens fünf Jahre gültig. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. In regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren hat eine Überprüfung nach Maßgabe der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 durch die zuständige Behörde zu erfolgen. Bestehen begründete Zweifel am Fortbestand der Zulassungsvoraussetzungen, ist die Zulassung zu entziehen oder

auszusetzen. Die Luftsicherheitsbehörde kann zusätzlich eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Zulassung festsetzen. Die Sperrfrist kann sich auch auf die Ausübung weiterer Tätigkeiten im Rahmen der sicheren Lieferkette beziehen.

(3) Zur Durchführung der Kontrollen können nach Absatz 2 Satz 1 zugelassene reglementierte Beauftragte und andere Stellen nach Ziffer 6.3.1.1. Buchstabe c des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 Postsendungen und Fracht nach den in § 11 Absatz 1 Satz 2 genannten Gegenständen durchsuchen, durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise überprüfen. Bei einer Postsendung ist darauf zu achten, dass von deren Inhalt nur in dem für die Überprüfung unbedingt erforderlichen Maß Kenntnis erlangt wird. Das Öffnen einer Postsendung ist dem Empfänger und, soweit dieser bekannt ist, auch dem Absender auf geeignete Weise mitzuteilen. § 5 Absatz 3 Satz 2 ist anzuwenden. § 16a Absatz 5 gilt entsprechend.

(4) Hat die zuständige Luftsicherheitsbehörde Zweifel, ob ein Transporteur oder bekannter Lieferant die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt, untersagt sie diesem die Abwicklung von sicherer Luftfracht, Luftpost, Bordvorräten oder Flughafenlieferungen bis die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen wieder zweifelsfrei erfüllt werden. Der Transporteur oder bekannte Lieferant ist verpflichtet, alle die Stellen, von denen er benannt wurde, über die Untersagung zu informieren und dies der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen.

(5) Die Feststellung der Identität einer Person nach Ziffer 6.3.2.2. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, die einem reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen eine Sendung übergibt, erfolgt durch Vorweisen eines Personalausweises oder eines Reisepasses, der von den nationalen Behörden ausgestellt ist. Die Feststellung der Identität ist von dem reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen zu dokumentieren. Die Dokumentation muss folgende Angaben enthalten:

1. Name,
2. Nummer des Personalausweises oder des Reisepasses,
3. Geburtsdatum sowie
4. eindeutige Kennung der Sendung, die übergeben wird.

(6) Die Dokumentation ist für Qualitätskontrollmaßnahmen der zuständigen Luftsicherheitsbehörde für die Dauer des Fluges auf dem die Sendung transportiert wird, mindestens jedoch für 48 Stunden, jederzeit zur Verfügung zu halten und auf Verlangen vorzulegen. Nach Ablauf dieser Frist sind die

personenbezogenen Daten zu löschen. Die Löschung der Daten braucht dem Betroffenen nicht mitgeteilt zu werden.“

11. § 10 wird wie folgt geändert:
    a) In Satz 1 werden die Wörter „zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „zur Luftseite“ ersetzt.
    b) In Satz 3 werden die Wörter „in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „auf der Luftseite“ ersetzt.
    c) In Satz 6 werden die Wörter „zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „oder die Verschaffung des Zugangs zur Luftseite“ ersetzt.

12. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a
Sicherheitsausrüstung

(1) Sicherheitsausrüstung sind Kontrollmittel zur Durchführung der Kontrollen von Fluggästen und Handgepäck, von aufgegebenem Gepäck, von anderen Personen als Fluggästen und mitgeführten Gegenständen, von Fracht und Post, von Bordvorräten und Flughafenlieferungen sowie von sonstigen Gegenständen, die auf die Luftseite des Flugplatzes verbracht wurden oder werden sollen. Zur Sicherheitsausrüstung zählen auch Sprengstoffspürhunde oder andere für das Aufspüren von Stoffen ausgebildete Tiere. Keine Sicherheitsausrüstung nach Satz 1 sind einfache Hilfsmittel und Alltagsgegenstände, die üblicherweise auch außerhalb von Sicherheitskontrollen verwendet werden.

(2) Sicherheitsausrüstung darf für Maßnahmen nach den §§ 5, 8, 9 und 9a nur verwendet werden, wenn sie durch die Luftsicherheitsbehörde zertifiziert ist. Sicherheitsausrüstung wird zertifiziert, wenn sie

1. den maßgeblichen Standards nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsverordnungen in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, sowie
2. den weitergehenden Anforderungen an Leistung, Zuverlässigkeit und operative Einsatzfähigkeit nach der Rechtsverordnung nach § 17 Absatz 5

entspricht. Die Standards nach Satz 2 Nummer 1 gelten als erfüllt, wenn die Sicherheitsausrüstung von der zuständigen Stelle eines anderen EU-Mitgliedstaates zertifiziert wurde und die zugrundeliegenden Prüfmethoden von der Luftsicherheitsbehörde anerkannt wurden.

(3) Sicherheitsausrüstung muss ferner für die konkrete Verwendung am jeweiligen Einsatzort durch die Luftsicherheitsbehörde zugelassen sein. Die Sicherheitsausrüstung wird zugelassen, wenn die zertifizierte Sicherheitsausrüstung für den vorgesehenen Kontrollzweck geeignet ist und am konkreten Einsatzort die erforderlichen Maßnahmen für einen ordnungsgemäßen Einsatz der Sicherheitsausrüstung getroffen wurden.
(4) Die Luftsicherheitsbehörde überwacht die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Regelungen bei Verwendung der zertifizierten und zugelassenen Sicherheitsausrüstung.“

13. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
   „4. sonstigen in der Anlage 4-C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Gegenständen“.
   bb) Der Satzteil nach Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
   „(„verbotene Gegenstände“) in Luftfahrzeugen und in den Bereichen der Luftseite auf Flugplätzen ist verboten.“
   cc) Folgender Satz wird angefügt:
   „ Abweichend von Satz 1 gelten als verbotene Gegenstände
   1. in aufgegebenem Gepäck die in Anlage 5-B zu Kapitel 5 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Gegenstände;
   2. in Fracht und Post die in Ziffer 6.0.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Gegenstände;
   3. in Bordvorräten und Flughafenlieferungen die in Anlage 1-A zu Kapitel 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Gegenstände;
   4. für Personen, die keine Fluggäste sind, die in Anlage 1-A zu Kapitel 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Gegenstände; dies gilt auch dann, wenn diese Gegenstände sich in sonstigen mitgeführten Gegenständen oder in Fahrzeugen befinden.“
b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
   aa) In Satz 1 wird die Angabe „Nr. 1 bis 4“ gestrichen.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Soweit in Fällen des Absatzes 1 Satz 1 überlassene Bereiche im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 betroffen sind sowie in Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 2 kann das Bundesministerium des Innern Ausnahmen nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erteilen.“

14. § 13 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
   a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
      „Ist sofortiges Handeln geboten, ist kein Benehmen erforderlich; die Bundesregierung hat dann die betroffenen Länder von der Entscheidung der Bundesregierung unverzüglich zu unterrichten.“
   b) Die Sätze 3 und 4 werden aufgehoben.

15. § 14 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 3 wird aufgehoben.
   b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:
      „(3) Der Bundesminister der Verteidigung kann den Inspekteur der Luftwaffe generell ermächtigen, Maßnahmen nach Absatz 1 anzuordnen.“

16. § 15 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 14 Abs. 1 und 3“ durch die Angabe „§ 14 Absatz 1“ ersetzt.
   b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „§ 14 Abs. 1 und 3“ durch die Angabe „§ 14 Absatz 1“ ersetzt.

17. § 16 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
      „Die Maßnahmen nach § 3 Absatz 4 und § 5 Absatz 3 sowie die Überprüfungen der Verfahren zum sicheren Umgang der Unternehmen mit Fracht, Post, Flughafenlieferungen und Bordvorräten sowie Post und Material von Luftfahrtunternehmen kann die Luftsicherheitsbehörde auch außerhalb des Flugplatzgeländes durchführen.“
   b) In Absatz 2 werden die Wörter „2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1)“

durch die Angabe „300/2008“ und die Angabe „3 und 4“ durch die Angabe „3 bis 4“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde nach § 9 Absatz 1 und 2 bis 4 und § 9a einschließlich der Überwachung der Einhaltung der diesbezüglichen luftsicherheitsrechtlichen Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen und der Beteiligten an der sicheren Lieferkette werden vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen; dies gilt nicht für Flughafenlieferungen, es sei denn, dass überlassene Bereiche im Sinne von § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 betroffen sind. Die Aufgaben nach § 10a Absatz 3 und 4 werden ebenfalls vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen, soweit Sicherheitsausrüstung bei Luftfahrtunternehmen und Beteiligten an der sicheren Lieferkette im Sinne von Satz 1 betroffen ist.“

d) Die folgenden Absätze 3a und 3b werden eingefügt:

„(3a) Die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde nach § 10a Absatz 2 sowie die Überwachung der Einhaltung der luftsicherheitsrechtlichen Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen nach § 9 Absatz 1a werden in bundeseigener Verwaltung wahrgenommen. Im Übrigen können die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach diesem Gesetz in bundeseigener Verwaltung ausgeführt werden, wenn dies zur Gewährleistung der bundeseinheitlichen Durchführung der Sicherheitsmaß-nahmen erforderlich ist. In den Fällen der Sätze 1 und 2 werden die Aufgaben von der vom Bundesministerium des Innern bestimmten Bundesbehörde wahrgenommen. Das Bundesministerium des Innern macht im Bundesanzeiger bekannt:

1. in den Fällen des Satzes 1 die zuständigen Bundesbehörden und
2. in den Fällen des Satzes 2 die Übernahme von Aufgaben sowie die zuständigen Bundesbehörden.

(3b) Abweichend von Absatz 3a Satz 3 werden die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde nach § 10a Absatz 2 von der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmten Bundesbehörde wahrgenommen, soweit Sicherheitsausrüstung bei Luftfahrtunternehmen und Beteiligten an der sicheren Lieferkette im Sinne von Absatz 3 Satz 1 betroffen ist; das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur macht die insoweit zuständige Behörde im Bundesanzeiger bekannt.“

e) Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Maßnahmen, die sich auf betriebliche Belange des Flugplatzbetreibers, des Luftfahrtunternehmens oder der Beteiligten an der sicheren Lieferkette auswirken, werden vom Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angeordnet.“

f) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Befugnis nach § 3a Absatz 1 wird vom Bundesministerium des Innern im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wahrgenommen. Zur Umsetzung eines Verbots nach § 3a Absatz 1 wirkt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bei Bedarf unterstützend mit. Bei Gefahr im Verzug kann auf das Benehmen nach Satz 1 verzichtet werden. Die Befugnis nach § 3a Absatz 2 wird vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen.“

18. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a Beleihung

(1) Die zuständige Luftsicherheitsbehörde kann natürlichen Personen sowie teilrechtsfähigen Vereinigungen und juristischen Personen des Privatrechts als Beliehenen die Wahrnehmung folgender Aufgaben übertragen:

1. bestimmte Aufgaben bei der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen nach § 5 Absatz 1 bis 3 und
2. Zulassungs-, Zertifizierungs- und Überwachungsaufgaben nach § 9 Absatz 1 Satz 2 bis 6, § 9 Absatz 3, § 9a Absatz 2 und § 10a Absatz 2 bis 4.

(2) Die Beleihung ist nur zulässig, wenn

1. der zu Beleihende für die zu übertragende Aufgabe geeignet, sach- und fachkundig und zuverlässig ist,
2. die Erfüllung der übertragenen Aufgaben sichergestellt ist und
3. keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen.

(3) Die Beleihung kann jederzeit ganz oder teilweise zurückgenommen, widerrufen oder mit Nebenbestimmungen verbunden werden.

(4) Der Beliehene ist im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben und der sonst geltenden Gesetze befugt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. § 3 Absatz 4 gilt entsprechend.

(5) Der Beliehene untersteht der Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde, die die Beleihung vorgenommen hat.

(6) Wird der Rechtsträger der Luftsicherheitsbehörde, die die Beleihung vorgenommen hat, von einem Dritten wegen eines Schadens in Anspruch genommen, den der Beliehene in Ausübung des ihm anvertrauten Amtes diesem durch eine Amtspflichtverletzung zugefügt hat, so kann der Rechtsträger bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit beim Beliehenen Rückgriff nehmen. Vertragliche Ansprüche des Rechtsträgers aus demselben Schadensereignis gegen Dritte, insbesondere den Arbeitgeber des Beliehenen, bleiben unberührt und sind vorrangig geltend zu machen."

19. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird aufgehoben.
b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„(3) Das Bundesministerium des Innern wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nähere Bestimmungen zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen nach den §§ 8, 9 und 9a zu erlassen. In den Rechtsverordnungen nach Satz 1 können insbesondere Einzelheiten zu den baulichen und technischen Sicherungen, zu den Durchsuchungen von Personen und Gegenständen sowie der Überprüfung von Fahrzeugen, zu Zulassung, Rezertifizierung und Schulung von Personal und Ausbildern sowie zum Inhalt der Luftsicherheitsprogramme festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, dass das Bundesministerium des Innern von den vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten."
c) Die folgenden Absätze 4 bis 7 werden angefügt:
„(4) In einer Rechtsverordnung nach Absatz 3 Satz 1 können auch Einzelheiten zu Zulassung, Rezertifizierung und Schulung des Personals, das Kontrollen nach § 5 durchführt, geregelt werden.
(5) Das Bundesministerium des Innern wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Einzelheiten zu Zertifizierung, Zulassung und Überwachung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a zu regeln.
(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen

Gemeinschaft oder der Europäischen Union erforderlich ist, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 18 Absatz 2 geahndet werden können.

(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten zu Zulassung, Rezertifizierung und Schulung der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu regeln."

20. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:

„17a

Gebühren und Auslagen; Verordnungsermächtigung

(1) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach diesem Gesetz und der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments werden Gebühren und Auslagen nach den Absätzen 2 bis 4 erhoben.

(2) Die Gebühr soll die mit der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung verbundenen Kosten aller an der Leistung Beteiligten decken. In die Gebühr sind die mit der Leistung regelmäßig verbundenen Auslagen einzubeziehen. Zur Ermittlung der Gebühr sind die Kosten, die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen als Einzel- und Gemeinkosten zurechenbar und ansatzfähig sind, insbesondere Personal- und Sachkosten sowie kalkulatorische Kosten, zugrunde zu legen. Zu den Gemeinkosten zählen auch die Kosten der Rechts- und Fachaufsicht. Grundlage der Gebührenermittlung nach den Sätzen 1 bis 4 sind die in der Gesamtheit des Bundes und der Länder mit der jeweiligen Leistung verbundenen Kosten.

(3) § 3 Absatz 1 und 2, die §§ 5 bis 7, 9 Absatz 3 bis 6 und die §§ 10 bis 12 des Bundesgebührengesetzes gelten für die Gebührenerhebung durch Landesbehörden entsprechend. Für die Gebührenerhebung durch Behörden des Bundes gelten § 3 Absatz 1 und 2, die §§ 4 bis 9 Absatz 3 bis 6 und die §§ 10 bis 13 Absatz 1 und 3 sowie die §§ 14 bis 21 des Bundesgebührengesetzes; bei der Festsetzung einer Rahmengebühr nach § 11 Nummer 3 des Bundesgebührengesetzes sind Absatz 2 und § 9 Absatz 3 des Bundesgebührengesetzes anzuwenden.

(4) Das Bundesministerium des Innern wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie mit Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebührenhöhe zu bestimmen. Ferner können in der Rechtsverordnung nach Satz 1 die Gebührengläubigerschaft und die Gebührenschuldnerschaft abweichend von den Vorschriften der §§ 5 und 6 des Bundesgebührengesetzes bestimmt werden. Die Rechtsverordnung nach Satz 1 kann eine Pflicht der Gebührenschuldner zur Auskunft über die Zahl der betroffenen Fluggäste sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände enthalten; Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person in Luftfahrtdateien gespeicherten personenbezogenen Daten sind gebühren- und auslagenfrei.“

21. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§ 18 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 3 eine Angabe nicht richtig macht,
2. entgegen § 8 Absatz 1 Satz 2 oder § 9 Absatz 1 Satz 2 erster Halbsatz ein Luftsicherheitsprogramm nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
3. einer vollziehbaren Anordnung oder einer vollziehbaren Auflage nach § 8 Absatz 1 Satz 3 oder Satz 4, § 8 Absatz 2, § 9 Absatz 1 Satz 5 oder Satz 6 oder Absatz 3c Satz 3 oder Satz 4, § 9a Absatz 2 Satz 3 oder Satz 4 oder § 11 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt,
4. entgegen § 8 Absatz 1 Satz 5 erster Halbsatz oder § 9 Absatz 1 Satz 7 erster Halbsatz eine dort genannte Sicherheitsmaßnahme nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig durchführt,
5. entgegen § 10 Satz 3 einen dort genannten Ausweis nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise trägt oder ihn nicht oder nicht rechtzeitig zurückgibt,
6. entgegen § 10 Satz 4 einen dort genannten Ausweis einem Dritten überlässt,
7. entgegen § 10 Satz 5 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
8. entgegen § 10 Satz 6 sich oder einem Dritten Zugang zur Luftseite verschafft oder

9. entgegen § 11 Absatz 1 Satz 1 einen dort genannten Gegenstand auf einem Flugplatz in einem Bereich der Luftseite, der nicht Sicherheitsbereich ist, mit sich führt oder an sich trägt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union, die das Luftsicherheitsrecht regeln, zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 17 Absatz 6 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 3 mit einer Geldbuße bis zu 30 000 Euro und in den übrigen Fällen der Absätze 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden.

(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Luftsicherheitsbehörde.“

22. In § 19 Absatz 1 werden die Wörter „entgegen § 11 Abs. 1 die dort bezeichneten Gegenstände in Luftfahrzeugen oder in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen im Handgepäck“ durch die Wörter „entgegen § 11 Absatz 1 Satz 1 einen dort genannten Gegenstand in einem Luftfahrzeug oder auf einem Flugplatz in einem Bereich der Luftseite, der zugleich Sicherheitsbereich ist,“ ersetzt.

23. Dem § 20 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
„Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Luftfahrt-Bundesamt.“

24. Dem § 21 wird folgender § 22 angefügt:

„§ 22 Übergangsregelung

(1) Eine Überprüfung der Luftsicherheitsprogramme nach § 8 Absatz 1 Satz 6 und § 9 Absatz 1 Satz 3 muss frühestens ein Jahr nach dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 5 Absatz 1 dieses Gesetzes] erfolgen.

(2) Die Zulassungspflicht von Transporteuren nach § 9a Absatz 2 Satz 1 beginnt ein Jahr nach [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 5 Absatz 1 dieses Gesetzes].

Artikel 2
Änderung des Bundespolizeigesetzes

§ 4 des Bundespolizeigesetzes vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978, 2979), das zuletzt durch […] geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 4
Luftsicherheit

Der Bundespolizei obliegt der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs nach den §§ 3, 5, 9 Absatz 1a und 10a Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes, soweit diese Aufgaben nach § 16 Absatz 3a und 3b des Luftsicherheitsgesetzes in bundeseigener Verwaltung ausgeführt werden. In den Fällen des § 16 Absatz 3b des Luftsicherheitsgesetzes gilt dies nur, soweit ihr die Aufgaben durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern übertragen worden sind.

Artikel 3
Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 579 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 18 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. Folgende Nummer 19 wird angefügt:

„19. die Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs nach § 2 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes, soweit es nach § 16 des Luftsicherheitsgesetzes hierfür zuständig ist“.

Artikel 4
Einschränkung von Grundrechten

Durch Artikel 1 Nummer 4 (§ 3 Absatz 4) und Artikel 1 Nummer 18 (§ 16a Absatz 4 Satz 2) wird das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes), durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (§ 7 Absatz 3 Satz 3) wird das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes) sowie durch Artikel 1 Nummer 10 (§ 9a Absatz 3) wird das Grundrecht des Brief- und Postgeheimnisses (Artikel 10 Absatz 1 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

Artikel 5
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 20 tritt sechs Monate nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Regelungsziel und -inhalt

Die Änderungen dienen der Anpassung des Luftsicherheitsgesetzes an die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72) (im Folgenden: EG-Luftsicherheitsverordnung) und ihre Durchführungsbestimmungen, die seit 29. April 2010 anwendbar sind.

Die allgemeinen sowie die detaillierten Durchführungsbestimmungen legen die inhaltlichen Anforderungen an den Luftsicherheitsstandard fest. Zu nennen sind hier insbesondere:

- die Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. L 91 vom 3.4.2009, S. 7)
- die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1) und
- der Durchführungsbeschluss der Kommission vom 16. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (Beschluss der Kommission vom 16.11.2015 (K(2015) 8005 endgültig).

Deshalb ist eine Anpassung der Verweisungen im Luftsicherheitsgesetz erforderlich, um Rechtsklarheit über die Eigensicherungspflichten der Flugplatzbetreiber (§ 8 des Luftsicherheitsgesetzes - LuftSiG) und Luftfahrtunternehmen (§ 9 LuftSiG) sowie über den Umfang der Liste der verbotenen Gegenstände (§ 11 Absatz 1 LuftSiG) zu gewährleisten. Des Weiteren ist die Klassifizierung der unterschiedlichen räumlichen Bereiche an den Flughäfen an die gemeinschaftsrechtliche Systematik anzugleichen. Auch die Zuständigkeitsregelungen in § 16 LuftSiG sowie die Verordnungsermächtigungen in § 17 LuftSiG beziehungsweise dem neu eingeführten § 17 a

LuftSiG-E sind entsprechend anzupassen; dies ermöglicht die noch vorzunehmenden Anpassungen in der Luftsicherheits-Schulungsverordnung, der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung und der Luftsicherheits-Gebührenverordnung. Ferner soll durch eine Änderung der Bußgeldtatbestände den dynamischen Entwicklungen auf der Ebene des Gemeinschaftsrechtes Rechnung getragen werden.

Eine weitere inhaltliche Änderung ergibt sich aus der Erweiterung behördlicher Zulassungsprüfungen für die Beteiligten an der sicheren Lieferkette (§ 9a Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes in der Entwurfsfassung - LuftSiG-E). Zusätzlich zu den reglementierten Beauftragten sind nun auch die Unterauftragnehmer von reglementierten Beauftragten, bekannte Versender, Transporteure und reglementierte Lieferanten behördlich zuzulassen, um die Sicherung von Fracht, Post und Bordvorräten zu gewährleisten. Damit soll der Bedeutung der sicheren Lieferkette für alle Gegenstände, die unmittelbar an Bord eines Luftfahrzeugs verbracht werden, Rechnung getragen werden. Aufgrund der durch die EG-Luftsicherheitsverordnung erweiterten behördlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gewährleistung der sicheren Lieferkette wird in dem neuen § 16a LuftSiG-E die Möglichkeit der Beleihung auch auf diese Aufgaben erstreckt und zudem die Möglichkeit geschaffen, auch die übrigen Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamts durch Beliehene wahrnehmen zu lassen.

Der Gewährleistung der sicheren Lieferkette wird mit der Erweiterung der Verordnungsermächtigung in § 17 Absatz 3 und 4 LuftSiG und der neuen Verordnungsermächtigung in § 17 Absatz 7 LuftSiG-E Rechnung getragen. Die bisherigen Regelungen waren ausdrücklich nur auf die zur Eigensicherung verpflichteten Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen bezogen.

Anlässlich der Ausgestaltung der Regelungen zu den Luftsicherheitsschulungen in der neuen EG-Luftsicherheitsverordnung wird in § 17 Absatz 4 LuftSiG-E eine Verordnungsermächtigung für die Schulung der Kontrollkräfte zur Kontrolle von Passagieren und Gepäck nach § 5 Absatz 1 LuftSiG geschaffen. Diese beschränkte sich bisher auf das Personal, das in der Verantwortung der Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen zu schulen ist.

Weitere Änderungen betreffen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Bereich der Luftfracht. So soll unter bestimmten Voraus-

setzungen ein Einflug-, Überflug-, Start- oder Frachtbeförderungsverbot für einzelne Luftfahrzeuge oder eine näher bestimmte Gruppe von Luftfahrzeugen vom Bundesministerium des Innern verhängt werden können (§ 3a Absatz 1 LuftSiG-E, § 16 Absatz 5 LuftSiG-E). Ferner sollen die Luftfahrtunternehmen die Tätigkeiten von Luftsicherheits-Verbindungsbeamten der Bundepolizei in Drittstaaten unterstützen (§ 9 Absatz 1a LuftSiG-E). Neu eingeführt wird ferner eine allgemeine Zertifizierungspflicht für Sicherheitsausrüstung, die bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen im Rahmen der §§ 5, 8, 9 und 9a LuftSiG-E zum Einsatz kommt sowie eine obligatorische einsatzort- und zweckgebundene Zulassung (§ 10a LuftSiG-E). Die Zertifizierung erfolgt durch zentrale, vom Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeiten zu benennenden Stellen (§ 16 Absatz 3a Satz 1 und Absatz 3b LuftSiG-E).

Infolge der Änderungen in den §§ 3, 5, 9 und 16 LuftSiG ist § 4 des Bundespolizeigesetzes entsprechend anzupassen.

Mit der Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt soll der Aufgabenkatalog um die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes im Bereich der Luftsicherheit ergänzt werden. Das Luftfahrt-Bundesamt ist zum Beispiel für die Zulassung und Überwachung der Beteiligten an den sicheren Lieferketten für Fracht, Post und Bordvorräte zuständig.

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union sowie den von Deutschland abgeschlossenen völkerrechtlichen Verträgen, insbesondere dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412) einschließlich seiner Anhänge, vereinbar.

II. Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Luftsicherheitsgesetzes ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 (Luftverkehr) und Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 (Strafrecht) des Grundgesetzes.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Bundespolizeigesetzes ergibt sich aus Artikel 87 Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 (Luftverkehr) des Grundgesetzes.

III. Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die neuen in den EU-Vorschriften und im Gesetzentwurf geregelten Aufgaben entstehen nach Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung Gebühreneinnahmen. Weitere Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

2. Sonstige Kosten

Kosten für die Wirtschaft, einschließlich solcher für mittelständische Unternehmen, und Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau sind mit diesem Gesetz insoweit verbunden, als sich für die Kompensation der zusätzlichen Stellen/Planstellen im Luftfahrt-Bundesamt aufgrund der Aufgaben, die durch die neue EG-Luftsicherheitsverordnung und ihre Durchführungsbestimmungen entstanden sind, neue und gegebenenfalls höhere Gebühren ergeben.
Die Vorgabe einer kostendeckenden Gebührenerhebung macht die Überarbeitung aller Gebührentatbestände der Luftsicherheitsgebührenverordnung erforderlich, die das Luftfahrt-Bundesamt betreffen und führen hier zu teilweise erhöhten Gebühren. Für neu geregelte individuell zurechenbare öffentliche Leistungen müssen erstmals Gebührentatbestände eingefügt werden. Dies betrifft unter anderem Zulassungsgebühren für bisher nicht geregelte Beteiligte der sicheren Lieferkette, Überwachungs- beziehungsweise Aufsichtsgebühren für noch nicht geregelte Beteiligte der sicheren Lieferkette und Gebühren für die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung. Der Personal- und Sachmehraufwand des Luftfahrt-Bundesamtes von jährlich 32,74 Millionen Euro soll damit gedeckt werden.

3. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das neu eingeführte Erfordernis der Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung (Luftsicherheitskontrolltechnik) nach § 10a Absatz 2 LuftSiG-E werden der Wirtschaft Kosten in Höhe von voraussichtlich rund 81 000 Euro jährlich entstehen. Der Berechnung liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Für bestimmte Sicherheitsausrüstung ist ein sogenannter "Common Evaluation Process (CEP)" der European Civil Aviation Conference (ECAC) zur Prüfung von Sicherheitsausrüstung vertraglich zwischen den ECAC-Mitgliedsstaaten (zu denen auch sämtliche EU-Mitgliedstaaten gehören) geregelt. Inhaltlich werden dabei die nach EU-Recht notwendigen Leistungsanforderungen zugrunde gelegt. Vor diesem Hintergrund kann auf eine erneute Prüfung zur Zertifizierung von bereits nach ECAC-CEP geprüfter Sicherheitsausrüstung verzichtet werden; hier kann die nationale Zertifizierung auf Grundlage der ECAC-Prüfberichte erfolgen. Andere Sicherheitsausrüstung, die nicht dem ECAC-CEP unterliegt und von anderen EU-Mitgliedsstaaten zertifiziert ist, kann als zertifiziert anerkannt werden, soweit die zugrundeliegenden Prüfmethoden von der Luftsicherheitsbehörde anerkannt werden.

Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung nach §10a Absatz 2 LuftSiG-E	**Leistungsumfang (jeweils anteilig zu berücksichtigen)**	**Geschätzte Kosten in EUR**	**jährliche Fallzahl***	**Belastung der Wirtschaft In TEUR**
Zertifizierung konventioneller Röntgengeräte für a) Handgepäckkontrolle b) Reisegepäckkontrolle c) Frachtkontrolle	Durchführung der Zertifizierung: – Mannstunden – Flächennutzung – Sachverständigenkosten	a) 1000 b) 1000 c) 3000	je 1	5

Zertifizierung Sprengstoffdetektionsgeräte (EDS) a) Reisegepäckanlage b) Frachtkontrollanlage	Auswertung von ECAC-Prüfberichten	a) 400 b) 400	a) 1 b) 1	0,4 0,4
Zertifizierung Sprengstoffspürhunde: a) Zertifizierung inklusive theoretische und praktische Prüfung des Hundeführers b) Rezertifizierung	Durchführung der Zertifizierung: – Mannstunden – Fahrzeugkosten – Mietkosten für Sprengstofflagerung – Materialkosten – Flächennutzung – ggf. Unterbringungskosten für SSH	a) 1500 b) 500	a) 15 b) 100	22,5 50
Zertifizierung von Sprengstoffspurendetektoren	Auswertung von ECAC-Prüfberichten	400	1	0,4
Zertifizierung von Körperscannern	Auswertung von ECAC-Prüfberichten	400	0,5	0,2
Zertifizierung von Metalldetektoren	Durchführung der Zertifizierung: – Mannstunden – Fahrzeugkosten – Materialkosten – Flächennutzung	10000	0,2	2
Sonstige Leistungen Verwaltungsaufwand/Reise- und Betriebskosten	bereits in den Einzelkosten enthalten			

* für die Erfüllung des Gesetzes mindestens notwendige Anzahl an Gerätetypen, bei einem angenommenen technischen Generationswechsel alle 6 bis 10 Jahre.

Die Zulassung der zertifizierten Sicherheitsausrüstung am jeweiligen Einsatzort nach § 10a Absatz 3 LuftSiG-E erfordert in der Regel eine Abnahme nach Erstinstallation oder dem Austausch wesentlicher Komponenten. Hierdurch entstehen weitere, von der nur schwer zu bestimmenden Fallzahl abhängige, Kosten.

Die Verpflichtung zur behördlichen Zulassung der Beteiligten an der sicheren Lieferkette und zu entsprechenden Aufsichtsmaßnahmen ergibt sich (mit Ausnahme der Transporteure) unmittelbar aus der EG-Luftsicherheitsverordnung. Welcher zusätzliche Erfüllungsaufwand durch die neu geregelte Zulassung und Überwachung von Transporteuren entsteht, lässt sich derzeit noch nicht belastbar bestimmen.

Die in § 9 Absatz 1 Satz 2 LuftSiG-E formulierte Informationspflicht der Erstellung eines Luftsicherheitsprogramms zur Vorlage bei der Luftsicherheitsbehörde besteht bereits nach der derzeitigen Rechtslage. Hier erfolgt einzig eine Anpassung des nationalen Rechts an den europäischen Rechtsrahmen. Signifikante Be- oder Entlastungen der Wirtschaft (Luftfahrtunternehmen) sind durch diese Anpassungen nicht zu erwarten.

b) Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz begründet keinen neuen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die der Verwaltung des Bundes entstehenden Kosten für die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung sollen vollumfänglich durch Gebühren finanziert werden.

Die EG-Luftsicherheitsverordnung und ihre Durchführungsbestimmungen legten mehrere individuell zurechenbare öffentliche Leistungen fest, die neu oder im Vergleich zur alten Rechtslage in anderer Weise durch die Luftsicherheitsbehörden umzusetzen waren. Durch den Gesetzentwurf wird das nationale Recht im Hinblick auf diese EU-Vorschriften angepasst. Der Gesetzentwurf stellt zudem Zuständigkeiten klar und soll Grundlage dafür sein, dass für die individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen nach Anpassung der Luftsicherheits-

gebührenverordnung (LuftSiGebV) gemäß des Personal- und Sachaufwands kostendeckend Gebühren erhoben werden.

Für die durch das Luftfahrt-Bundesamt auszuführenden Tätigkeiten bestehen in Bezug auf den Personal- und Sachmehraufwand bereits Erkenntnisse aus einer Personalbedarfsermittlung, da die Tätigkeiten bereits auf Grundlage der unmittelbar geltenden Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ausgeführt werden und in der Abteilung Luftsicherheit eine Selbstaufschreibung hinsichtlich der Bearbeitungszeiten stattfinden konnte. Die Personalbedarfsermittlung des Jahres 2012 wird daher hier herangezogen.

Folgende individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen des Luftfahrt-Bundesamtes werden durch den Gesetzentwurf erstmals im nationalen Recht verankert:

Rechtsnorm (LuftSiG-E)	Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von reglementierten Beauftragten in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren
§ 9 Absatz 3c Satz 2	Zulassung (und gegebenenfalls Schulung) eines EU-Validierungsprüfers
§ 9 Absatz 3c	Anerkennung von EU-Validierungsprüfern
§ 9 Absatz 3a	Benennung als Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-Flughafen in die Union befördert (ACC3)
§ 9 Absatz 3a	Auditierung eines ACC3-Standortes
§ 9 Absatz 3a	Erteilung einer Ausnahme von den Anforderungen des Kapitel 6.8
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines bekannten Versenders
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von bekannten Versendern in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung der Zulassung eines bekannten Versenders
§ 9 Absatz 1 Satz 3	Wiederholungsvalidierung (Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen der

	Luftsicherheitsprogramme in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren)
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines reglementierten Lieferanten oder einer sonstigen Stelle
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von reglementierten Lieferanten in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung der Zulassung eines reglementierten Lieferanten oder einer sonstigen Stelle
§ 2	Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften bei Teilnehmern der sicheren Lieferkette durch Inspektionen Sicherheitstests und Systemaudits
§ 10a Absatz 2 und Absatz 3	Zulassung und Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung sowie Überwachung durch Funktionstests
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines Transporteurs
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung der Zulassung eines Transporteurs
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von Transporteuren in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren

Die im Gesetzentwurf aufgenommene Aufgabe der Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung ist hinsichtlich der zuständigen Luftsicherheitsbehörde aufgeteilt. Soweit Sicherheitsausrüstung von Luftfahrtfahrtunternehmen und Beteiligten an der sicheren Lieferkette im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes betroffen ist, erfolgt die Zertifizierung durch eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmte Bundesbehörde (voraussichtlich dem Luftfahrt-Bundesamt). Im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Innern erfolgt die Zertifizierung durch eine zentrale, vom Bundesministerium des Innern zu benennende Stelle (der Bundespolizei).

Für die Bundespolizei führt die Wahrnehmung der Aufgabe der Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Innern nicht zu einem Personalmehrbedarf. Ein solcher würde sich nur dann ergeben, wenn die Bundespolizei auf der Grundlage einer gegebenenfalls später in Betracht kommenden Verwaltungsvereinbarung zusätzlich auch Zertifizierungsaufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

wahrnehmen würde. In diesem Fall müsste auch ein entsprechender Stellenausgleich durch Umsetzungen gemäß § 50 BHO erfolgen.

Von den oben genannten individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen waren bestimmte Tätigkeiten bisher bereits in der Anlage zu § 1 LuftSiGebV erfasst, jedoch ergibt sich durch die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ein Personalmehrbedarf, der mit dem beim Luftfahrt-Bundesamt bereits vorhandenen Plan-/Stellen abgedeckt werden kann.

Insgesamt ist für die Tätigkeiten, die durch das Luftfahrt-Bundesamt in der Abteilung Luftsicherheit durchgeführt werden sollen und für die Verwaltung der Abteilung Luftsicherheit ein Gesamtbestand von 330,5 Stellen vorgesehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Nach der Bemessung aus dem Jahr 2010/2011 ergab sich ein Bedarf wie folgt:

Bedarf der Abteilung Luftsicherheit: 376 Stellen
Bedarf der Abteilung Zentrale Dienste: 34 Stellen (einschließlich vier für Dienstleistungszentren)
Gesamtbedarf: 410
Bestand für die bislang wahrgenommenen Aufgaben: 36
Zusatzbedarf insgesamt: 374 Stellen
Bisher zu streichende Stellen:
Streichung in den Jahren 2013-2015: 77 Stellen (davon 6,5 im Bereich Zentrale Dienste)
Zu erwartender Gesamtbestand: 330,5 Stellen (davon 25 Stellen im Bereich Zentrale Dienste)

Die Gesamtverteilung der Stellen ist wie folgt vorgesehen:

Rechtsnorm (LuftSiG, ggf. mit vorgesehener Rechtsverordnung)	Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen	Personalaufwuchs nach Besetzung von vakanten Stellen im Vergleich zum Inkrafttreten des LuftSiG
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Zulassung eines Ausbilders	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Erweiterung der Zulassung eines Ausbilders	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Verlängerung der Zulassung eines Ausbilders	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Prüfung einer Ausbilderfortbildung	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Zulassung von Schulungsprogrammen	29
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Prüfung und Zertifizierung von Luftsicherheitskontrollkräften	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Prüfung einer Luftsicherheitskontrollkraft je angetretene Wiederholungsprüfung	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Prüfung und Zertifizierung einer gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu schulenden sonstigen Person	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Behördliche Rezertifizierung gemäß Kapitel 11.3	

§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Reduzierung der Schulungsverpflichtung	
§ 17 Absatz 3 i.V.m. LuftSiSchulV	Ausstellung von Zertifikaten (Urkunden)	
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines reglementierten Beauftragten	
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von reglementierten Beauftragten in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren	
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung /Erweiterung der Zulassung reglementierter Beauftragter	28
§ 9 Absatz 3c Satz 2	Zulassung (und gegebenenfalls Schulung) eines EU-Validierungsprüfers	
§ 9 Absatz 3c	Anerkennung von EU-Validierungsprüfern	
§ 9 Absatz 3a	Benennung als Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-Flughafen in die Union befördert (ACC3)	
§ 9 Absatz 3a	Auditierung ACC3	
§ 9 Absatz 3a	Erteilung einer Ausnahme von den Anforderungen des Kapitel 6.8	
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines bekannten Versenders	
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von bekannten Versendern in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren	76
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung der Zulassung eines bekannten Versenders	
§ 9 Absatz 1 Satz 2	Prüfung / Zulassung / Änderung eines Luftsicherheitsprogramms	

§ 9 Absatz 1 Satz 3	Wiederholungsvalidierung (Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen der Luftsicherheitsprogramme in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren)	14
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Zulassung eines reglementierten Lieferanten oder einer sonstigen Stelle	
§ 9a Absatz 2 Satz 5	Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen von reglementierten Lieferanten in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren	
§ 9a Absatz 2 Satz 1	Änderung der Zulassung eines reglementierten Lieferanten	
§ 2	Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften bei Teilnehmern der sicheren Lieferkette durch Inspektionen Sicherheitstests und Systemaudits	141,5
§ 10a Absatz 2 und Absatz 3	Zulassung und Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung sowie Überwachung durch Funktionstests	
§ 18 i.V.m. § 17 Absatz 6	Organisation, Rechtsangelegenheiten, Ahndung von Verstößen durch Ordnungswidrigkeitenverfahren	17
	Zusätzliche auf die Abteilung Luftsicherheit zurückzuführende Stellen im Bereich Zentrale Dienste	25

Die folgende Tabelle zeigt die aktuellen und die zu erwartenden Personal- und Sachkosten der Abteilung Luftsicherheit (Kategorien a und b) sowie die Personal- und Sachkosten, die für die Aufgabe Luftsicherheit in der Abteilung Zentrale Dienste derzeit anfallen beziehungsweise künftig anfallen werden (Kategorien c und d).

Die Tabelle enthält somit folgende Kategorien von Stellen:

a) Bestandsstellen in der Abteilung Luftsicherheit, die am 8. Januar 2016 besetzt sind;

b) vakante Bestandsstellen in der Abteilung Luftsicherheit, die frei besetzbar sind;
c) Bestandsstellen für die Aufgabe Luftsicherheit in der Abteilung Zentrale Dienste, die am 8. Januar 2016 besetzt sind;
d) vakante Bestandsstellen für die Aufgabe Luftsicherheit in der Abteilung Zentrale Dienste die frei besetzbar sind.

Die Personalkosten wurden den LBA-spezifischen Personalkostensätzen für Kostenberechnungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen entnommen, die das BADV auf Basis des Jahres 2014 ermittelt hat.

Der Versorgungszuschlag für Beamte, die Beiträge zur Sozialversicherung für Tarifbeschäftigte und die Personalnebenkosten wurden dem BMF-Rundschreiben II A 3 - H 1012/10/07/0001:009 vom 19. Mai 2015 entnommen.

Die Höhe der Sachkosten entspricht dem Haushaltsansatz für 2016 (5,076 Millionen Euro für alle Stellen).

Personal-kosten:							Sachausgaben lt. Haushalt 2016:	Summe Personalkosten und Sachausgaben
Kategorie	Anzahl Stellen, Stand . 08.01.2016	Steuer-pflichtiges Brutto	Versorgungszuschlag (Prozentsatz gem. BMF-Rundschreiben) bzw. Beiträge zur Sozialversicherung	Personalnebenkosten gem. BMF-Rundschreiben (ohne Heilfürsorge für Polizeivollzugsbeamte)	Personaleinzelkosten	Gesamt-Personal-kosten inkl. 30% Gemein-kostenzuschlag		
Abteilung S:								
a) Bestandsstellen, besetzt	180,1	8.667.646	2.602.342	347.400	11.617.388	15.102.605	2.766.074	17.868.679
b) Bestandsstellen, vakant	125,4	6.152.612	1.776.249	299.750	8.228.611	10.697.194	1.925.962	12.623.156
SUMME Abteilung S	305,5	14.820.258	4.378.592	647.150	19.845.999	25.799.799	4.692.036	30.491.836
Abteilung Z:								
c) Bestandsstellen, besetzt	17	230.277	73.926	7.700	311.903	405.474	261.095	666.570
d)Bestandsstellen, vakant	8	844.311	249.339	26.750	1.120.400	1.456.520	122.868	1.579.389
SUMME Abteilung Z	25	1.074.588	323.265	34.450	1.432.303	1.861.994	383.964	2.245.958
GESAMTSUMME Luftsicherheit Abteilungen S und Z	330,5	15.894.846	4.701.857	681.600	21.278.303	27.661.794	5.076.000	32.737.794

Der Personalkosten- und Sachkostenmehraufwand beim Luftfahrt-Bundesamt in Höhe von jährlich rund 32,74 Millionen Euro wird nach Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung vollständig durch Gebühren finanziert werden.

Für die Verwaltung der Länder entsteht ein zusätzlicher, im Einzelnen nicht detailliert quantifizierbarer, Erfüllungsaufwand für die Zulassung von Sicherheitsausrüstung vor Ort und die Überprüfung der Luftsicherheitsprogramme der Flugplatzbetreiber. Die Kosten sollen durch Gebühren finanziert werden.

4. Gleichstellung von Männern und Frauen

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Männern und Frauen.

5. Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung

Das Gesetz unterstützt die Ziele der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie indem es die Rahmenbedingungen für die Luftverkehrswirtschaft sowie die sonstigen, auf den Luftverkehr angewiesenen Wirtschaftszweige verbessert und zur Erhöhung der Sicherheit der Allgemeinheit beiträgt.

6. Befristung; Evaluation

Dieses Regelungsvorhaben wird spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob die beabsichtigten Wirkungen erreicht worden sind. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, wie sich der Erfüllungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftsicherheitsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird um die neu eingefügten §§ 3a, 9a, 10a, 16a, 17a und 22 ergänzt. Ferner werden die Änderungen bei den Überschriften zu den §§ 8 und 9 berücksichtigt.

Zu Nummer 2 (§ 1)

Durch die vorgenommene Ergänzung soll klargestellt werden, dass sich der Anwendungsbereich des Luftsicherheitsgesetzes auf den Schutz des zivilen Luftverkehrs beschränkt und ausschließlich militärischer Verkehr hiervon nicht umfasst ist.

Zu Nummer 3 (§ 2)

In die Aufgabenbeschreibung der Luftsicherheitsbehörden werden die Beteiligten an der sicheren Lieferkette aufgenommen. Zu den Beteiligten gehören reglementierte Beauftragte, bekannte Versender, Transporteure, Unterauftragnehmer von reglementierten Beauftragten, reglementierte Lieferanten und bekannte Lieferanten (das Konzept des geschäftlichen Versenders wird in Deutschland aktuell nicht mehr angewandt). Die Eigensicherungspflichten dieser Beteiligten sind in § 9a Absatz 1 geregelt. Ferner werden Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a als neue Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden festgeschrieben. Der Hinweis auf die Kontrolle von Fluggästen und Gepäck hat klarstellenden Charakter und beinhaltet keine Änderung gegenüber der aktuellen Rechtslage.

Zu Nummer 4 (§ 3)

<u>Zu Buchstabe a</u>

Die Systematik der §§ 3 und 5 wird neu gefasst. § 3 enthält nunmehr neben der luftsicherheitsbehördlichen Generalklausel in Absatz 1 auch eine Reihe weiterer allgemeiner Befugnisse, die den Luftsicherheitsbehörden im Rahmen ihrer jeweiligen

Zuständigkeiten zukommen und als solche „vor die Klammer gezogen“ werden. Entsprechend wird in Absatz 1 der Verweis auf § 5 durch eine Bezugnahme auf das gesamte Gesetz ersetzt. Damit wird klargestellt, dass die luftsicherheitsbehördliche Generalklausel für sämtliche Luftsicherheitsbehörden gilt. Die Einfügung des Wortes „zivilen“ hat ebenfalls klarstellenden Charakter (vergleiche die Begründung zu Nummer 2).

Zu Buchstabe b

Mit den neuen Absätzen 2 und 3 werden die Luftsicherheitsbehörden mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet, um die Durchsetzung der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen sicherzustellen. Ferner wird die Möglichkeit eröffnet, im Einzelfall eine Abwägung vorzunehmen, welche Ausgleichsmaßnahmen für die jeweilige Gefährdungssituation angezeigt sind. So kann beispielsweise im Fall einer unterlassenen Sicherung eines Luftfahrzeugs eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung angeordnet werden, um sicherzustellen, dass keine verbotenen Gegenstände in das Luftfahrzeug verbracht wurden. Absatz 2 gilt nicht für die Fälle der unterlassenen beziehungsweise nicht ordnungsgemäßen Erfüllung von Verwaltungsakten, da dies nach dem allgemeinen Verwaltungsvollstreckungsrecht durchgesetzt werden können.

Die Höhe des Zwangsgeldes in Absatz 3 orientiert sich an der hohen Wirtschaftskraft vieler Unternehmen, die der Aufsicht der Luftsicherheitsbehörden unterstehen. Die besondere Wirtschaftskraft dieser Unternehmen macht es erforderlich, die in § 11 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes (VwVG) vorgesehene Obergrenze für das Zwangsgeld zu überschreiten. Anderenfalls würde das Zwangsgeld bei bestimmten Adressaten seine Wirkung verlieren. Als Luftsicherheitsbehörde können sowohl Behörden des Bundes als auch der Länder tätig werden. Zur Harmonisierung der Vorgehensweise sämtlicher Behörden und wegen des in der Regel grenzüberschreitenden Bezugs im Luftverkehr ist es sinnvoll, die Anwendbarkeit des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes (des Bundes) anzuordnen.

Absatz 4 knüpft an den bisherigen § 5 Absatz 4 alte Fassung an und erweitert dessen Anwendungsbereich. Die zuständigen Luftsicherheitsbehörden müssen über die Befugnisse verfügen, die für die Überwachung der Einhaltung aller Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erforderlich sind. Hierzu gehört es, vor Ort auf den Geschäftsgrundstücken beziehungsweise in den Betriebs- und Geschäftsräumen während der

üblichen Geschäftszeiten Prüfungen vorzunehmen, Einsicht in Unterlagen zu nehmen, die Durchführung einer Schulungsmaßnahme in Räumlichkeiten Dritter zu kontrollieren und sich von der Ordnungsmäßigkeit von Einrichtungen oder Verfahren zu überzeugen. Die Befugnis ist nicht auf das Flugplatzgelände beschränkt und gilt insbesondere auch für die Beteiligten an der sicheren Lieferkette und Ausbilder. Vor diesem Hintergrund wird die Bestimmung des § 5 Absatz 4 alte Fassung auf alle behördlichen Aufgaben erweitert und als neuer Absatz 4 in § 3 (allgemeine Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde) integriert. Mit der Einfügung von Grundstücken und Luftfahrzeugen wird klargestellt, dass das Betretens- und Prüfungsrecht sich auch auf diese Bereiche erstreckt. Dies entspricht der langjährigen Rechtslage im Gewerbeaufsichtsrecht. Insbesondere mit der Befugnis zum Betreten von Luftfahrzeugen wird der Anforderung der Nummer 16.3. a) des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 18/2010 Rechnung getragen. Das Betretens- und Prüfungsrecht gilt auch für Betriebs- und Geschäftsräume, die zugleich zu Wohnzwecken dienen. Dem gesteigerten grundrechtlichen Schutz dieser Räumlichkeiten (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird in Satz 2 dadurch Rechnung getragen, dass diese nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung betreten werden dürfen. Die gleiche Einschränkung gilt für alle in Satz 1 genannten Örtlichkeiten, wenn das Betreten außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden erfolgt.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 5 Absatz 6. Die Umstellung folgt der neuen Systematik, ohne dass damit eine inhaltliche Änderung beabsichtigt ist. Durch die Verortung bei den allgemeinen Regelungen des § 3 wird noch deutlicher zum Ausdruck gebracht, dass die Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden von den Regelungen des Luftsicherheitsgesetzes unberührt bleiben.

Zu Nummer 5 (§ 3a)

Der neu eingefügte § 3a Absatz 1 ermöglicht es dem Bundesministerium des Innern (§ 16 Absatz 5 Satz 1) zur Gefahrenabwehr die im einzelnen genannten Flug- und Beförderungsverbote zu verhängen. Dies setzt voraus, dass tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen, die den Schluss auf eine erhebliche Gefahr, das heißt eine Gefahr für bedeutsame Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit, Freiheit oder nicht unwesentliche Vermögenswerte, zulassen. Eine solche Gefahr kann beispielsweise dann angenommen werden, wenn konkrete Anhaltspunkte den Schluss zulassen, dass Flüge bestimmter Luftfahrtunternehmen, aus bestimmten Drittstaaten oder mit

bestimmten Beiladungen nicht zuverlässig den erforderlichen Sicherheitsstandards entsprechen. Anders als im Falle des § 29 Absatz 7 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), der unberührt bleibt, geht es bei § 3a Absatz 1 nicht um den Schutz vor betriebsbedingten Gefahren („safety“), sondern um die Abwehr möglicher von außen kommender, dem Luftverkehr nicht von vornherein innewohnender Gefahren („security“). Durch die Bezugnahme auf § 2 Absatz 7 LuftVG in Satz 1 wird klargestellt, dass ein Verbot nach § 3a Absatz 1 sowohl einer gegebenenfalls erteilten Erlaubnis nach § 2 Absatz 7 Satz 1 LuftVG als auch einer Erlaubnisfreiheit nach § 2 Absatz 7 Satz 2 LuftVG vorgeht.

§ 3a Absatz 2 ermöglicht es dem Luftfahrt-Bundesamt (§ 16 Absatz 5 Satz 4), ein Flug- oder Beförderungsverbot im Sinne des Absatzes 1 zu verhängen, falls ein Luftfahrtunternehmen Fracht oder Post aus einem Drittstaat nach Deutschland einfliegt, ohne als sogenannter ACC3 benannt zu sein oder falls das Luftfahrtunternehmen gegen bestimmte damit zusammenhängende Pflichten verstößt. Eine konkrete Gefährdung im Einzelfall muss nicht nachgewiesen werden (Rechtsfolgenverweis). Durch den Zusatz „in der jeweils geltenden Fassung“ wird klargestellt, dass es sich bei der Bezugnahme auf den Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 um eine dynamische Verweisung handelt. Dies gilt auch für das im weiteren Gesetzestext verwendete Kurzzitat der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

Zu Nummer 6 (§ 5)

<u>Zu den Buchstaben a bis c</u>

Nach den Festlegungen in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen sind an den Flughäfen folgende Bereiche zu bestimmen: Landseite, Luftseite, Sicherheitsbereiche und sensible Teile der Sicherheitsbereiche. Die aktuellen Bereichsbezeichnungen im Luftsicherheitsgesetz entsprechen nicht dieser Systematik. Der Begriff „nicht allgemein zugängliche Bereiche“ wird daher im Folgenden - jeweils abhängig vom Sachzusammenhang - entweder durch den Begriff „Luftseite“ (Artikel 3 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008) oder durch den Begriff „Sicherheitsbereich“ (Artikel 3 Absatz 13 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008) ersetzt. Durch die Einfügung in Absatz 1 Satz 3 wird in Ergänzung zu der allgemeinen Beleihungsregelung im neuen § 16a klargestellt, dass der bewaffnete Schutz der Kontrollstellen nicht zwingend durch Polizeivollzugsbeamte erfolgen muss, sondern diese Aufgabe auch durch beliehene

und bewaffnete Sicherheitskräfte wahrgenommen werden kann. In Absatz 3 Satz 2 wird im Wege einer redaktionellen Korrektur der Verweis auf § 11 Absatz 1 klarer gefasst. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht beabsichtigt.

Zu Buchstabe d

Die bisherigen Absätze 4 bis 6 werden aufgehoben, nachdem sich die entsprechenden Regelungen nunmehr an anderer Stelle finden. Das Betretensrecht (bisheriger Absatz 4) ist jetzt allgemein in § 3 Absatz 4 geregelt. Entsprechendes gilt für die Klarstellung zu den Befugnissen der Polizeivollzugsbehörden (bisheriger Absatz 6, nunmehr in § 3 Absatz 5). Die Möglichkeiten der Beleihung (bisheriger Absatz 5) sind nun einheitlich in § 16a geregelt.

Zu Nummer 7 (§ 7)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Die Ergänzung des Wortes „zivilen“ folgt der bei § 1 vorgenommenen Änderung (vergleiche die Begründung zu Nummer 2).

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die Bereichsbezeichnung wird an die EU-rechtliche Systematik angepasst. Aufgrund der geänderten Systematik bei § 8 (Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses, vergleiche Begründung zu Nummer 8) wird nicht mehr nur auf Verkehrsflughäfen, sondern allgemein auf sämtliche Flugplätze Bezug genommen. Tatbestandlich einschlägig ist die vorliegende Norm jedoch nur dann, wenn es auf dem betreffenden Flugplatz einen Sicherheitsbereich gibt.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Durch die Bezugnahme auf das Personal der Beteiligten an der sicheren Lieferkette in Absatz 1 Nummer 2 wird klargestellt, dass auch die Beschäftigten von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern, Transporteuren,

reglementierten Lieferanten, bekannten Lieferanten sowie Unterauftragnehmern von reglementierten Beauftragten einer Zuverlässigkeitsüberprüfung bedürfen, sofern sie auf Grund ihrer Tätigkeit unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs haben. Dies umfasst jedenfalls die für die Sicherheit in den jeweiligen Unternehmen verantwortlichen beziehungsweise zuständigen Personen sowie Personen, die Kontrollen unter Verwendung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a Absatz 1 oder Durchsuchungen per Hand durchführen. Ferner betrifft dies auch sämtliche Personen mit unbegleitetem Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost. Auch das Personal von Luftwerften und Instandhaltungsunternehmen, das nicht im Sicherheitsbereich von Flughäfen tätig wird, kann unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs haben, weshalb eine entsprechende Klarstellung erfolgt.

Zu Dreifachbuchstabe ddd

Durch den Verweis auf den neuen § 16a Absatz 1 wird das Erfordernis der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf sämtliche natürlichen Personen ausgedehnt, die im Bereich der Luftsicherheit als Beliehene tätig sind oder entsprechende Aufgaben als Angestellte von beliehenen Unternehmen wahrnehmen. Die Bezugnahme auf Ausbilder und EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit dient der Klarstellung; eine entsprechende Verpflichtung kann aus den Ziffern 11.5.1.a und 11.6.3.5.a des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 abgeleitet werden. Die Streichung der Bezugnahme auf § 31b Absatz 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes dient der Rechtsbereinigung: Durch die Neufassung des Luftverkehrsgesetzes durch das Gesetz zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) ist unter anderem auch die so genannte Einzelbeleihung natürlicher Personen (an den Regionalflughäfen) mit Aufgaben nach § 27c Luftverkehrsgesetz weggefallen, so dass die Referenzierung ins Leere läuft.

Zu Dreifachbuchstabe eee

Redaktionelle Anpassungen sowie Angleichung der Bereichsbezeichnung an die EU-rechtliche Systematik.

Zu Doppelbuchstabe bb

Kapitel 11.1. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 regelt neben den europäischen Mindeststandards für die Zuverlässigkeitsüberprüfung die

mit dieser Verordnung neu eingeführte beschäftigungsbezogene Überprüfung. Nach den europäischen Vorgaben kommt die beschäftigungsbezogene Überprüfung vor allem für Beschäftigte von Unternehmen der sicheren Lieferkette in Betracht, die außerhalb des Flugplatzgeländes tätig sind. Mit dem neu eingefügten Satz 2 wird der in den Ziffern 6.1.3 und 11.1.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltene nationale Gestaltungsspielraum ausgefüllt und klargestellt, dass auch für diesen Personenkreis stets eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchzuführen ist. Im Ergebnis wird somit von dem Institut der beschäftigungsbezogenen Überprüfung kein Gebrauch gemacht, da die Zuverlässigkeitsüberprüfung ein deutlich höheres Maß an Sicherheit gewährleistet.

Zu Buchstabe b

Durch den neuen Absatz 1a wird im Interesse einer Erleichterung der Rechtsanwendung anhand von Regelbeispielen eine Orientierung für die Konkretisierung des Begriffs der Unzuverlässigkeit gegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Regeltatbeständen stets nur um typisierte Fallgruppen handelt, die keinesfalls abschließenden oder ausschließenden Charakter besitzen. Der Katalog orientiert sich inhaltlich an § 18 Absatz 2 der Verordnung über Luftfahrtpersonal sowie an § 5 des Waffengesetzes und trägt dabei der besonderen Gefährdung des Luftverkehrs durch mögliche Innentäter Rechnung.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderung in Absatz 3 Satz 1 Nr. 5 bewirkt, dass erforderlichenfalls nicht nur der aktuelle Arbeitgeber des Betroffenen angefragt werden darf, sondern auch die nach Ziffer 11.1.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 anzugebenden Arbeitgeber in die Überprüfung aufgenommen werden können. Andernfalls bestünde keine zuverlässige Möglichkeit, die von dem Betroffenen in Form einer Selbstauskunft gemachten Angaben zu verifizieren.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der neue Satz 3 stellt klar, dass im Rahmen der Zuverlässigkeitsüberprüfung auch sogenannte Drogentests durchgeführt werden dürfen.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Bereichsbezeichnung in Satz 1 wird an die EU-rechtliche Systematik angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb

In dem neuen Satz 2 wird klargestellt, dass eine verweigerte Mitwirkung des Betroffenen Zweifel an seiner Zuverlässigkeit begründen.

Zu Nummer 8 (§ 8)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Formulierung in der Überschrift wird an die EU-rechtliche Terminologie angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Nach der bisherigen Regelung richtete sich die Verpflichtung zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen nur an die Unternehmer von Verkehrsflughäfen, das heißt Flughäfen im Sinne des § 38 Absatz 2 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO). Die Betreiber sonstiger Flugplätze konnten nach der bisherigen Regelung in Absatz 2 im Einzelfall zu bestimmten Maßnahmen verpflichtet werden. Dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis im nationalen Recht stand in Widerspruch zu der entgegengesetzten Systematik des EU-Rechts: nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gilt diese für alle nicht ausschließlich für militärische Zwecke genutzten Flughäfen oder Teile von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates. Ausnahmen für kleinere Flughäfen können auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission vom 18. Dezember 2009 zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können (ABl. L 338 vom 19.12.2009, S. 17) erfolgen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Terminologie im EU-Recht nicht der nationalen Differenzierung in § 6 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) entspricht und der EU-rechtliche Begriff des Flughafens („airport“) so auszulegen ist, dass er jedenfalls auch Landeplätze umfasst. Diese unterschiedliche Systematik barg die Gefahr von Missverständnissen in sich. Insbesondere konnte möglicherweise der Eindruck entstehen, dass auf kleineren Flugplätzen die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 von vornherein nicht anzuwenden seien, was jedoch dem Vorrang des EU-Rechts widersprechen würde. Durch die Neuregelung wird die nationale Systematik an die EU-rechtliche Regelung angepasst.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Durch die Einfügung der Formulierung „und zu unterhalten“ in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 soll klargestellt werden, dass sich die Verpflichtung des Flughafenbetreibers nicht auf das Erstellen und Gestalten der Anlagen und so weiter beschränkt, sondern er auch dafür sorgen muss, dass die Anlagen und so weiter die geforderte Qualität behalten. Dies betrifft etwa die klare Trennung der unterschiedlichen Bereiche sowie den Ausschluss der Möglichkeit des Zusammentreffens eines (auch zeitlich versetzten) Zusammentreffens von kontrollierten mit nicht beziehungsweise nach einem anderen Kontrollstandard kontrollierten Fluggästen oder anderen Personen („Vermischungsverbot“). Sollte es zu einer Vermischung kommen, obliegt es daher dem Flughafenbetreiber, die Sicherheitsdurchsuchungen nach Ziffer 1.1.2.3 beziehungsweise Ziffer 1.1.3.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 durchzuführen.

Entsprechend der Systematik der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 wird der Begriff „nicht allgemein zugängliche Bereiche“ durch die Formulierung „Bereiche der Luftseite“ ersetzt. In der Sache besteht kein Unterschied zu dem Begriff „Luftseite“. Allerdings soll an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass die Luftseite unterschiedliche Bereiche beinhaltet, nämlich auch Sicherheitsbereiche und gegebenenfalls sensible Teile von Sicherheitsbereichen, für die zusätzliche Standards gelten.

Ferner wird der Begriff „Versorgungsgüter“ entsprechend der Terminologie der EU-rechtlichen Regelungen durch „Bordvorräte“ ersetzt. Da die Kontrolle von Flughafenlieferungen in den Zuständigkeitsbereich des Flughafenbetreibers fällt, erstreckt sich die Ausnahmeregelung nicht auf Flughafenlieferungen.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Der bisherige Begriff „Versorgungsgüter“ wird entsprechend der Terminologie in den EU-rechtlichen Regelungen durch „Bordvorräte und Flughafenlieferungen“ ersetzt. Da es sich zumindest bei Flughafenlieferungen um Gegenstände handelt, die nicht nach § 5 zu kontrollieren sind, sondern der Eigensicherungspflicht des Flughafenbetreibers unterliegen, wird die bisherige Bezugnahme auf § 5 Absatz 3 durch einen allgemeinen Verweis auf die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen ersetzt und insoweit erweitert.

Zu Dreifachbuchstabe ddd

Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 5: Die Bereichsbezeichnungen werden an die EU-rechtliche Systematik angepasst. Maßgeblich für die Pflichten des Flughafenbetreibers sind insoweit die Bestimmungen jeweils in den Abschnitten 1.2 bis 1.4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und des Anhangs des Durchführungsbeschlusses der Kommission vom 16.11.2015 (K(2015) 8005 endgültig). Durch den expliziten Verweis auf die Ziffern 1.2 und 1.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 wird klargestellt, dass sich die Kontrolldichte (Stichproben- oder Vollkontrolle) nach dem jeweiligen Bereich richtet. Durch den Zusatz „in der jeweils geltenden Fassung“ wird (auch mit Wirkung für das im weiteren Gesetzestext verwendete Kurzzitat der Verordnung (EG) Nr. 300/2008) klargestellt, dass es sich um eine dynamische Verweisung handelt. Ferner wird durch den Zusatz, dass sich die Kontrollpflicht insbesondere auch auf Flughafenlieferungen erstreckt, die Zuständigkeit des Flughafenbetreibers zur Gewährleistung der Maßnahmen nach Kapitel 9 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 unterstrichen. Die Verpflichtung des Flughafenbetreibers zur Kontrolle von sonstigen Waren und Versorgungsgütern, die nicht unter die Legaldefinition der „Flughafenlieferungen“ gemäß Ziffer 9.0.2.a des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 fallen, bleibt als Auffangtatbestand bestehen.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 6: Die Änderung greift die in Kapitel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltene, an Tätigkeitbereichen orientierte Schulungsverpflichtung auf.

Mit der Neufassung von Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 sollen Unklarheiten im Verhältnis dieser Norm zu § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 beseitigt werden. Die bisherige

Regelung sah – zumindest dem Wortlaut nach – ein Subsidiaritätsverhältnis vor, das in rechtlicher Hinsicht leer lief (Luftfahrtunternehmen sind nach § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 stets verpflichtet) und auch nicht der praktischen Umsetzung entsprach. Vor diesem Hintergrund wird nunmehr in Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 eine unbedingte Verpflichtung des Flughafenbetreibers statuiert, die derjenigen des Luftfahrtunternehmens in § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 entspricht. Damit wir klar zum Ausdruck gebracht, dass bei einer Bedrohungssituation Flughafenbetreiber und Luftfahrtunternehmen unbedingt und gleichermaßen dazu verpflichtet sind, das bedrohte Luftfahrzeug auf eine Sicherheitsposition zu verbringen oder an einer derartigen Verbringung mitzuwirken. Die Luftsicherheitsbehörde kann damit sowohl auf den Flughafenbetreiber als auch auf das Luftfahrtunternehmen zugreifen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Der Verweis in Absatz 1 Satz 2 wird an die aktuelle Rechtslage angepasst und bezieht sich nunmehr auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in ihrer jeweils geltend Fassung (vergleiche Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe ddd). Durch die Verwendung der Begriffe „Sicherheitsmaßnahmen“ und „Luftsicherheitsprogramm“ erfolgt eine Anpassung an die EU-rechtliche Terminologie.

Zu Doppelbuchstabe dd

Entsprechend dem geänderten Regel-Ausnahme-Verhältnis in Absatz 1 (vergleiche die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa) werden grundsätzlich alle Flugplatzbetreiber verpflichtet. Die ausdrückliche Regelung des Handlungszeitpunktes für die Umsetzung der im Luftsicherheitsprogramm dargestellten Maßnahmen behebt eine bisherige Unschärfe im Gesetzestext und bietet damit auch einen eindeutigen Anknüpfungspunkt für die Bußgeldbewehrung nach § 18 Absatz 1 Nummer 4. Durch die gesetzliche Festlegung eines für „security“-Fragen zuständigen Sicherheitsbeauftragten (vergleiche Ziffer 11.2.5 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) wird die bereits bestehende Praxis normiert und unter anderem die behördliche Kontrolle der Einhaltung der im Luftsicherheitsprogramm beschriebenen Sicherheitsmaßnahmen erleichtert.

Zu Doppelbuchstabe ee

Mit der vorgesehenen Überprüfung der Luftsicherheitsprogramms nach nicht mehr als 5 Jahren wird eine Parallele zu der in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgeschriebenen fortlaufenden Statusüberprüfung, d. h. Validierung, für reglementierte Beauftragte nach Anhang Nummer 6.3.1.4., für bekannte Versender nach Anhang Nummer 6.4.1.4. und für reglementierte Lieferanten für Bordvorräte nach Anhang Nummer 8.1.3.3. geschaffen. Eine entsprechende Änderung ist bei § 9 Absatz 1 Satz 3 für die Zulassung der Luftsicherheitsprogramme von Luftfahrt-unternehmen vorgesehen.

Zu Buchstabe b

Entsprechend dem geänderten Regel-Ausnahme-Verhältnis in Absatz 1 (vergleiche die Begründung zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa) wird in Absatz 2 die Möglichkeit zur Abweichung von den in Absatz 1 aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen im Rahmen des geltenden EU-Rechts statuiert. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine diesbezügliche Entscheidung der Luftsicherheitsbehörde auf der Grundlage einer ortsbezogenen Risikobewertung.

Zu Buchstabe c

Durch die Verwendung des Begriffs „Sicherheitsmaßnahmen“ erfolgt eine Anpassung an die EU-rechtliche Terminologie.

Zu Nummer 9 (§ 9)

Zu Buchstabe a

Durch die Verwendung des Begriffs „Sicherheitsmaßnahmen“ erfolgt eine Anpassung an die EU-rechtliche Terminologie.

Zu Buchstabe b

In Absatz 1 Satz 1 wird die Grenze von 5,7 Tonnen Höchstgewicht gestrichen, da unabhängig von dem Gewicht eines Luftfahrzeugs gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 jedes Luftfahrtunternehmen ein Sicherheitsprogramm aufzustellen, anzuwenden und fortzuentwickeln hat. Das nationale Recht wird

insoweit an die europäischen Vorgaben angepasst. Die Luftsicherheitsbehörde kann jedoch gemäß Satz 2 Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen. Dies gilt insbesondere für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von bis zu 5,7 Tonnen betreiben. Die Änderung in Absatz 1 Satz 2 nutzt zugunsten der Unternehmen den Spielraum, den Artikel 13 Absatz 2 der neuen EG-Luftsicherheitsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 300/2008) eröffnet.

Nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 sind die Luftfahrtunternehmen für die Gewährleistung der Sicherheitsmaßnahmen für eigene Post und eigenes Material sowie für Bordvorräte zuständig. Damit wird die grundsätzliche Verantwortlichkeit der Luftfahrtunternehmen für eigene Post und eigenes Material entsprechend Ziffer 7.0 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 klargestellt sowie eine Entscheidung hinsichtlich der in Ziffer 8.0.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltenen Alternativen zugunsten der Luftfahrtunternehmen getroffen. Eine Einschränkung der bisherigen Eigensicherungspflichten der Luftfahrtunternehmen ist damit nicht verbunden.

In Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird die darin enthaltene Sicherungspflicht für überlassene Bereiche von Verkehrsflughäfen auf sämtliche zivilen Flugplätze ausgedehnt. Maßgeblich ist insoweit die Legaldefinition in § 6 Absatz 1 LuftVG mit der Maßgabe, dass militärische Flugplätze nicht umfasst sind (vergleiche hierzu auch die Änderung zu § 1). Ferner werden die Bereichsbezeichnungen an die EU-rechtliche Systematik angepasst.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 3: Die Änderung in Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 greift die in Kapitel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltene, an Tätigkeitsbereichen orientierte Schulungsverpflichtung auf.

In Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 wird die darin enthaltene Sicherungspflicht für Luftfahrzeuge von Verkehrsflughäfen auf sämtliche zivilen Flugplätze ausgedehnt. Maßgeblich ist insoweit die Legaldefinition in § 6 Absatz 1 LuftVG mit der Maßgabe, dass militärische Flugplätze nicht umfasst sind (vergleiche hierzu auch die Änderung zu § 1).

In Absatz 1 Satz 2 erfolgen terminologische Anpassungen.

Absatz 1 Satz 3 und 4: Mit der vorgesehenen Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen nach nicht mehr als 5 Jahren wird eine Parallele zu der in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgeschriebenen fortlaufenden Statusüberprüfung, d. h. Validierung, für reglementierte Beauftragte nach Anhang Nummer 6.3.1.4., für bekannte Versender nach Anhang Nummer 6.4.1.4. und für

reglementierte Lieferanten für Bordvorräte nach Anhang Nummer 8.1.3.3. geschaffen. Dies ist erforderlich, um einerseits eine Gleichbehandlung der Luftfahrtunternehmen mit den weiteren Beteiligten der sicheren Lieferkette herzustellen und andererseits gleiche Maßstäbe für die Sicherheitsmaßnahmen der sicherheitssensiblen Unternehmen zu schaffen.

Absatz 1 Satz 7: Mit der Bezugnahme auf Artikel 13 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 wird klargestellt, dass Luftfahrtunternehmen anderer EU-Mitgliedstaaten die Sicherheitsmaßnahmen, die in einem Sicherheitsprogramm festgelegt und gebilligt worden sind, auch hier durchzuführen haben. Die Bestimmungen der EG-Luftsicherheitsverordnung werden ergänzt durch die allgemeinen und detaillierten Durchführungsbestimmungen sowie den Beschluss der Kommission, in denen die inhaltlichen Anforderungen an den erforderlichen Luftsicherheitsstandard festgelegt sind. Die ausdrückliche Regelung des Handlungszeitpunktes für die Umsetzung der im Luftsicherheitsprogramm dargestellten Maßnahmen behebt eine bisherige Unschärfe im Gesetzestext und bietet damit auch einen eindeutigen Anknüpfungspunkt für die Bußgeldbewehrung nach § 18 Absatz 1 Nummer 4. Durch die gesetzliche Festlegung eines für „security“-Fragen zuständigen Sicherheitsbeauftragten (vergleiche Ziffer 11.2.5 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) wird die bereits bestehende Praxis normiert und unter anderem die behördliche Kontrolle der Einhaltung der im Luftsicherheitsprogramm beschriebenen Sicherheitsmaßnahmen erleichtert. Dies gilt besonders für Luftfahrtunternehmen, deren Luftsicherheitsprogramm nach Satz 2, 2. Halbsatz, nicht zugelassen werden muss.

Zu Buchstabe c

Die Entsendung von Luftsicherheits-Verbindungsbeamten der Bundespolizei in Drittstaaten ist einer der Vorschläge des interministeriellen Arbeitsstabes Luftfrachtsicherheit (Bericht vom 8. Dezember 2010) zur Verbesserung der Luftfrachtsicherheit. Die Luftsicherheits-Verbindungsbeamten sollen im Einvernehmen mit den jeweiligen Drittstaaten eingesetzt werden, um den Luftfahrtunternehmen beratend und unterstützend zur Seite zu stehen und, vorbehaltlich der EU-Regelungen, Bewertungen der Maßnahmen gegebenenfalls in der Funktion eines unabhängigen Validierers durch sogenannte Vor-Ort-Inspektionen durchführen. In dem neu eingefügten Absatz 1a wird daher eine allgemeine Kooperationspflicht für die dem deutschen Recht unterliegenden Luftfahrtunter-

nehmen statuiert, die entsprechend den Umständen des Einzelfalls vor Ort auszufüllen ist. In Betracht kommen u.a. die Gewährung von Zugangsrechten oder die Bereitstellung von Informationen.

Zu Buchstabe d

Anpassung an die EU-rechtliche Terminologie.

Zu Buchstabe e

Absatz 3a (neu eingefügt) regelt die in Ziffer 6.8.1.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 vorgesehene Benennung von Luftfahrtunternehmen als Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die EU befördert (ACC3). Zuständig für die Benennung ist das Luftfahrt-Bundesamt (vergleiche § 16 Absatz 3 Satz 1).

Zu Absatz 3b (neu eingefügt): Mit dieser klarstellenden Regelung wird der in Ziffer 6.8.1.5. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltenen gegenseitigen Anerkennungsverpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union Rechnung getragen.

Zu Absatz 3c (neu eingefügt): Diese Bestimmung regelt, welche Stellen die erforderliche EU-Validierung der Luftsicherheit eines ACC3 vornehmen können. Damit werden sowohl die zuständigen Behörden im Sinne von Ziffer 11.6.2.b des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgelegt als auch deklaratorisch die Zulassungspflicht für EU-Validierungsprüfer festgestellt, wobei letztere grundsätzlich nicht auf die EU-Validierung der Luftsicherheit eines ACC3 beschränkt ist. Satz 3 und 4 trägt der Notwendigkeit Rechnung, Nebenbestimmungen und nachträgliche Auflagen erlassen zu können.

Zu Absatz 3d (neu eingefügt): Mit dieser klarstellenden Regelung wird der in Ziffer 11.6.2.d des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltenen gegenseitigen Anerkennungsverpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union hinsichtlich der EU-Validierung der Luftsicherheit Rechnung getragen.

Zu Buchstabe f)

Anpassung an die EU-rechtliche Terminologie.

Zu Nummer 10 (§ 9a)

Der neue § 9a sieht in seinem Absatz 1 eine deklaratorische Regelung zur Verpflichtung der reglementierten Beauftragten, bekannten Versender, anderer Stellen nach 6.3.1.1 c) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, Transporteuren, reglementierten Lieferanten und bekannten Lieferanten zur Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen nach der EG-Luftsicherheitsverordnung und ihren Durchführungsbestimmungen vor. Die Bestimmungen der EG-Luftsicherheitsverordnung werden ergänzt durch die allgemeinen und detaillierten Durchführungsbestimmungen sowie den Beschluss der Kommission, in denen die inhaltlichen Anforderungen an den erforderlichen Luftsicherheitsstandard festgelegt sind. Die detaillierten Pflichten ergeben sich unmittelbar aus den Kapiteln 6, 8, 9, 11 und 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und dem Durchführungsbeschluss der Kommission vom 16.11.2015 (K(2015) 8005 endgültig). Reglementierte Beauftragte und reglementierte Lieferanten sind insbesondere zur Einhaltung der Sicherheitsprogramme verpflichtet. Bekannte Versender sind insbesondere zur Einhaltung der Leitlinien für bekannte Versender gemäß Anlage 6-B des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 verpflichtet. Auch die bekannten Versender beschreiben ihre Prozesse in einem Sicherheitsprogramm.

Absatz 2 enthält konkretisierende Regelungen zur Zulassung der reglementierten Beauftragten, Transporteure, Unterauftragnehmer, bekannten Versender und reglementierten Lieferanten nach Maßgabe der EG-Luftsicherheitsverordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen, insbesondere Ziffern 6.3., 6.6.1.1. (vorletzter Absatz), 6.3.1.1.c), 6.4., 8.1.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998. Die Zulassungen erfolgen jeweils bezogen auf eine Betriebsstätte. Alternativ zur Kontrolle aller in den Sicherheitsbereich des Flugplatzgeländes eingebrachten Gegenstände soll die Sicherheit von Fracht, Postsendungen und Bordvorräten auch durch die sichere Lieferkette gewährleistet werden können, wenn die Beteiligten behördlich zugelassen sind. Die Befristung der Zulassung auf maximal fünf Jahre orien-

tiert sich an der entsprechenden Regelung in Ziffer 6.8.1.4. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 für ACC3 und folgt der dortigen Wertung.
Parallel zur Zulassung der Luftsicherheitsprogramme gemäß § 8 Absatz 1 Satz 3 und § 9 Absatz 1 Satz 3 tragen die Sätze 3 und 4 der Notwendigkeit Rechnung, Nebenbestimmungen und nachträgliche Auflagen erlassen zu können. Die in Satz 5 vorgesehene Überprüfung in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren trägt der in den Ziffern 6.3.1.4., 6.4.1.4. und 8.1.3.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 geforderten regelmäßigen Betriebsstandortüberprüfung Rechnung. Davon unberührt bleibt die Verpflichtung, bei begründeten Zweifeln am Fortbestand der Zulassungsvoraussetzungen die Zulassung jederzeit zu entziehen oder auszusetzen (Satz 6). Insbesondere bei schwerwiegenden Verstößen soll die Möglichkeit eingeräumt werden, Sperrfristen festzusetzen. Diese sollen sich nicht nur darauf beziehen können, dass beispielsweise einem ehemaligen reglementierten Beauftragten nach Entzug der Zulassung eine Sperrfrist für eine Tätigkeit als reglementierter Beauftragter auferlegt wird. Es soll beispielsweise auch möglich sein, ihn für Tätigkeiten als Transporteur zu sperren.

In Absatz 3 wird klargestellt, dass sich die Befugnis zur Sicherheitskontrolle von Postsendungen auch auf die zugelassenen reglementierten Beauftragten und andere Stellen nach Nummer 6.3.1.1.c) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bezieht. Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 sind grundsätzlich die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, die vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen. Diese können sich zu ihrer Entlastung zugelassener reglementierter Beauftragter bedienen. Dabei wird den zugelassenen reglementierten Beauftragten oder Unterauftragnehmern ausdrücklich auch die Befugnis zur vorgeschriebenen Sicherheitskontrolle von Postsendungen eingeräumt. Ein Öffnen der Post zu Kontrollzwecken ist nur unter den engen Voraussetzungen der Sätze 2 und 3 sowie des § 5 Absatz 3 Satz 2 zulässig. Die nach Satz 3 erforderliche Information des Sendungsempfängers kann zum Beispiel durch eine an oder in der Sendung zurückzulassende schriftliche Mitteilung erfolgen. Ferner hat eine entsprechende Unterrichtung des Absenders der Sendung zu erfolgen, falls dieser bekannt ist. Durch den Verweis auf die entsprechende Anwendung von § 16a Absatz 5 wird klargestellt, dass auch insoweit die Aufsicht durch die Luftsicherheitsbehörde erfolgt. Eine unmittelbare Anwendung von § 16a Absatz 5 scheidet aus, da reglementierte Beauftragte und andere Stellen nach Nummer 6.3.1.1.c) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nicht als Beliehene tätig werden. Bei der Kontrolle von Fracht und Post handelt es sich nicht um eine hoheitliche Tätigkeit, deren Ausübung grundsätzlich

den Luftsicherheitsbehörden zugewiesen wäre. Vielmehr werden hier, wie etwa auch bei den Eigensicherungspflichten der Flugplatzbetreiber nach § 8 LuftSiG und der Luftfahrtunternehmen nach § 9 LuftSiG, Kontrolltätigkeiten durch Privatunternehmen in eigenem Namen und in eigener Verantwortung durchgeführt.

Absatz 4 verleiht der Luftsicherheitsbehörde eine Sanktionsmöglichkeit auch gegenüber Transporteuren und bekannten Lieferanten. also Stellen der sicheren Lieferkette, die gegebenenfalls nicht durch sie benannt oder zugelassen wurden. Für den Fall der Untersagung besteht die Verpflichtung des Transporteurs oder bekannten Lieferanten, alle Stellen zu informieren, von denen er benannt wurde. Dies ist notwendig, da Transporteure und bekannte Lieferanten nicht in der EU-Datenbank gelistet werden. Für die Luftsicherheitsbehörde ist es nicht ersichtlich für welche Stelle(n) er als Transporteur oder bekannter Lieferant tätig gewesen ist.

Absatz 5 konkretisiert die Verpflichtung nach Ziffer 6.3.2.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

Absatz 6 regelt die Aufbewahrungs- und Löschungspflichten hinsichtlich der von dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen erstellten Dokumentation.

Zu Nummer 11 (§ 10)

Zu den Buchstaben a bis c

Die Bereichsbezeichnungen werden an die Systematik der Flughafenbereiche nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen angepasst („Luftseite“ statt „nicht allgemein zugängliche Bereiche“). Durch die Ergänzung in Satz 6 wird ferner das Verbot, anderen Personen unberechtigten Zugang zur Luftseite zu verschaffen, ausdrücklich normiert.

Zu Nummer 12 (§ 10a)

Die für die Maßnahmen nach den §§ 5, 8, 9 und 9a zulässigen Kontrollmittel (Sicherheitsausrüstung) sind in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen geregelt. Durch vertretbare Maßnahmen ist

sicherzustellen, dass die Ausrüstung für die Durchführung der Luftsicherheitsmaßnahmen den Anforderungen nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen in ihrer jeweils geltenden Fassung sowie gegebenenfalls weitergehenden nationalen Anforderungen entspricht. Vor diesem Hintergrund enthält das Nationale Luftsicherheitsprogramm bereits Vorgaben, wonach beim Einsatz neuer Geräte vom Hersteller oder Lieferanten die Erfüllung dieser Anforderungen nachzuweisen ist. Um den Herstellern die Führung dieses Nachweise zu erleichtern und den Verwendern von Kontrollmitteln die Gewähr zu bieten, dass die von ihnen eingesetzte Luftsicherheitskontrolltechnik geeignet ist, den vorgesehenen Kontrollzweck zu erfüllen, wird ein nationales Zertifizierungs- und Zulassungsverfahren eingeführt. Zur Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsniveaus bei den Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen ist es erforderlich, dass nur solche Sicherheitsausrüstungen verwendet werden, deren technische und operative Eignung nach umfassender fachlicher Evaluierung bestätigt werden kann. In § 10a Absatz 2 wird deshalb eine Zertifizierungspflicht für Sicherheitsausrüstung festgeschrieben. Ausgenommen bleiben nach § 10a Absatz 1 Satz 3 einfache Hilfsmittel und Alltagsgegenstände, die üblicherweise auch außerhalb von Sicherheitskontrollen verwendet werden, wie zum Beispiel Handspiegel, einfache Waagen oder Taschenlampen. Bei technischen Geräten bedeutet Zertifizierung die Typzulassung eines bestimmten Gerätetyps eines Herstellers als grundsätzlich geeignet für die Verwendung im Rahmen der zulässigen Kontrollmethoden. Die Zertifizierung erfolgt zentral durch die nach § 16 Absatz 3a und 3b hierfür zuständige Behörde. Grundlage für die Prüfung sind die EU-rechtlichen Vorgaben sowie gegebenenfalls zusätzliche nationale Anforderungen. Die Zertifizierung durch die zuständige Stelle eines anderen EU-Mitgliedstaates wird im Rahmen der Prüfung insoweit anerkannt, als dass in diesen Fällen keine erneute Prüfung der EU-rechtlich vorgegebenen Standards erfolgt. Die Prüfung möglicherweise weitergehender nationaler Anforderungen sowie das nationale Zertifizierungserfordernis bleiben hiervon unberührt.

Absatz 3 regelt die Zulassung der zertifizierten Sicherheitsausrüstung für die konkrete Verwendung vor Ort. Durch Erwerb und Aufbau eines zertifizierten Gerätes allein ist noch nicht gewährleistet, dass alle maßgeblichen Standards und Anforderungen erfüllt werden. Erst eine weitere Prüfung unter den tatsächlichen Einsatzbedingungen vor Ort kann zeigen, ob das vorgeschriebene Sicherheitsniveau erreicht wird. Deshalb darf der Verwender ein Gerät nur dann einsetzen, wenn sichergestellt ist, dass es an dem jeweiligen Ort den vorgesehenen Kontrollzweck

erfüllen kann. Ist dies der Fall, wird für diese Verwendung an diesem Ort eine Zulassung erteilt. Die Zulassung muss vor der ersten Betriebsaufnahme erfolgen. Danach kann eine erneute Zulassung notwendig werden, wenn sich die Rahmenbedingungen vor Ort ändern (z. B. Austausch wesentlicher Teile der Gerätes oder Auftreten einer externen Störungsquelle) oder die Überwachung im laufenden Betrieb dies aus sonstigen Gründen indiziert. Zulassung und Überwachung (Absatz 4) erfolgen durch die für den jeweiligen Verwendungszweck fachlich und örtlich zuständige Luftsicherheitsbehörde.

Zu Nummer 13 (§ 11)

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung in Ziffer 4 wird auf die in der Anlage der detaillierten Durchführungsbestimmungen aufgeführten Gegenstände (Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) verwiesen. Ferner wird die Bereichsbezeichnung an die Systematik der Flughafenbereiche nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen angepasst („Luftseite“ statt „nicht allgemein zugängliche Bereiche“). Der nach Ziffer 4 neu eingefügte Satz 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 für aufgegebenes Gepäck, Fracht und Post, Bordvorräte und Flughafenlieferungen sowie für andere Personen als Fluggäste jeweils eigene Listen verbotener Gegenstände vorgegeben sind.

Zu Buchstabe b

Die Streichung der Angabe „Nr.1 bis 4“ ist durch die Ergänzung des Absatzes 1 um die Sonderregelungen in Satz 2 bedingt. Damit wird klargestellt, dass für alle Fallgruppen des Absatzes 1 grundsätzlich Ausnahmen möglich sind. Der neu angefügte Satz 3 berücksichtigt die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes als Geschäftsbereichsbehörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Überwachung der Einhaltung der luftsicherheitsrechtlichen Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen und der Beteiligten an der sicheren Lieferkette (vergleiche § 16 Absatz 3 Satz 1).

Zu Nummer 14 (§ 13)

Redaktionelle Bereinigung. Mit Entscheidung vom 20. März 2013 (BVerfGE 133, 241 ff.) hat das Bundesverfassungsgericht § 13 Absatz 3 Satz 2 und 3 als mit Artikel 35 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes unvereinbar und nichtig erklärt. Die geltende Rechtslage wird nunmehr im Gesetzestext redaktionell nachvollzogen.

Zu Nummer 15 (§ 14)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Bereinigung. Mit Entscheidung vom 15. Februar 2006 (BVerfGE 115, 118 ff.) hat das Bundesverfassungsgericht § 14 Absatz 3 als mit Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 87a Absatz 2 und Artikel 35 Absatz 2 und 3 sowie in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 1 des Grundgesetzes unvereinbar und nichtig erklärt. Die geltende Rechtslage wird nunmehr ohne weitere Änderungen im Gesetzestext redaktionell nachvollzogen.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung (Streichung des Verweises auf den aufgehobenen Absatz 3).

Zu Nummer 16 (§ 15)

Zu den Buchstaben a und b

Folgeänderung (Streichung des Verweises auf den aufgehobenen § 14 Absatz 3).

Zu Nummer 17 (§ 16)

Zu Buchstabe a

Die Begriffe „Fracht, Post und Versorgungsgüter“ werden durch „Fracht, Post, Flughafenlieferungen und Bordvorräte sowie Post und Material von

Luftfahrtunternehmen“ ersetzt. Damit erfolgt eine Anpassung an die Kapitel 7, 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008.

Zu Buchstabe b

Mit der Änderung wird der Verweis an die neue EG-Luftsicherheitsverordnung angepasst sowie dem Umstand Rechnung getragen, dass nach Absatz 3 zwei neue Absätze eingefügt werden.

Zu Buchstabe c

In Absatz 3 Satz 1 wird die grundsätzliche Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamts für die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden im Zusammenhang mit den Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen beziehungsweise der Halter von Luftfahrzeugen konstatiert. Die Gewährleistung der sicheren Lieferkette für Fracht, Post und Bordvorräte ergänzt die Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen gemäß § 9 zum unmittelbaren Schutz des Luftfahrzeugs. Die Aufgaben nach § 9a fallen daher ebenfalls in die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamts. Ausgenommen sind jedoch Flughafenlieferungen (das heißt die Sicherstellung der Maßnahmen nach Kapitel 9 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), für die es bei der allgemeinen Zuständigkeitsregelung des Absatz 2 bleibt, es sei denn, es geht um überlassene Bereiche im Sinne von § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2. Der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes unterliegen ferner sämtliche Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Benennung beziehungsweise Anerkennung eines Luftfahrtunternehmens als ACC3 sowie der Zulassung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit stehen. Kürzungen gegenüber der bisherigen Fassung von Satz 1, wie zum Beispiel der Verzicht auf die explizite Erwähnung der Zulassung von Luftsicherheitsprogrammen, sind lediglich redaktioneller Natur und bedeuten keine Einschränkung der bisherigen Zuständigkeiten des Luftfahrt-Bundesamts.

Absatz 3 Satz 2 bezieht sich auf die Zulassung zertifizierter Sicherheitsausrüstung für die konkrete Verwendung vor Ort und die Überwachung des Einsatzes dieser Sicherheitsausrüstung. Zuständig hierfür ist die für den jeweiligen Verwendungszweck fachlich und örtlich zuständige Luftsicherheitsbehörde, im Falle des Einsatzes der Sicherheitsausrüstung bei Luftfahrtunternehmen und Beteiligten an der sicheren Lieferkette mithin das Luftfahrt-Bundesamt.

Zu Buchstabe d

Absatz 3a Satz 1 behandelt die Zertifizierung der Sicherheitsausrüstung (bei technischen Geräten in Form einer Typzulassung) durch eine zentrale Stelle auf Bundesebene. Ebenfalls in bundeseigener Verwaltung erfolgt die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Einsatz von Luftsicherheits-Verbindungsbeamten der Bundespolizei nach § 9 Absatz 1a. Absatz 3a Satz 2 behandelt wie bisher und inhaltlich unverändert die Möglichkeit der Rückübertragung von Luftsicherheitsaufgaben auf den Bund. Die jeweils zuständige Behörde wird durch das Bundesministerium des Innern festgelegt und bekannt gemacht (Satz 3 und 4). Entsprechend den unterschiedlichen Ressortzuständigkeiten bestimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zusätzlich eine zentrale Stelle für die Zertifizierung der Sicherheitsausrüstung, die bei Luftfahrtunternehmen und Beteiligten an der sicheren Lieferkette zum Einsatz kommt (Absatz 3b).

Zu Buchstabe e

Die Änderung in Absatz 4 berücksichtigt die Neuregelung in § 9a.

Zu Buchstabe f

Absatz 5 regelt die Zuständigkeitsverteilung im Zusammenhang mit der Anordnung eines Einflug-, Überflug- oder Startverbotes nach § 3a. Zuständige Luftsicherheitsbehörde für eine Anordnung nach § 3a Absatz 1 ist das Bundesministerium des Innern. Bei der Umsetzung des Verbotes wirkt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bei Bedarf unterstützend mit. Unterstützungsleistungen können unter anderem die Sicherstellung von Kommunikationswegen oder die Durchführung von Maßnahmen nach den §§ 94 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sein.

Zuständige Luftsicherheitsbehörde für eine Anordnung nach § 3a Absatz 2 ist das Luftfahrt-Bundesamt als Geschäftsbereichsbehörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Zu Nummer 18 (§ 16a)

Der neue eingefügte § 16a enthält eine umfassende Beleihungsregelung. In Absatz 1 Nummer 1 wird die bislang in § 5 Absatz 5 a.F. enthaltene Regelung übernommen, wobei insoweit keine inhaltliche Änderung beabsichtigt ist. In Absatz 1 Nummer 2 werden zusätzliche Beleihungstatbestände eingeführt, die unter anderem die Zulassung von Luftsicherheitsprogrammen, die Zulassung von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und anderen Stellen sowie die Zertifizierung, Zulassung und Überwachung von Sicherheitsausrüstung betreffen. Im Gegensatz zur zulassenden Stelle findet hinsichtlich der eigentlichen Tätigkeit von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und anderen Stellen keine Beleihung statt (vergleiche auch Begründung zu Nummer 10, dort zu § 9a Absatz 3). Die Beleihung erfolgt durch Verwaltungsakt der für die Wahrnehmung der Aufgaben zuständigen Behörde und kann auf einzelne Teilbereiche der entsprechenden Aufgaben beschränkt werden. Als Beliehene kommen sowohl natürliche Personen als auch teilrechtsfähige Vereinigungen und juristische Personen des Privatrechts in Betracht. Hinsichtlich der Beleihung juristischer Personen soll es möglich sein, dass entweder nur die juristische Person (z.B. ein Unternehmen) beliehen wird, nicht aber die einzelnen Mitarbeiter, oder sowohl die juristische Person als auch einzelne Mitarbeiter. Entsprechendes gilt für teilrechtsfähige Vereinigungen des Privatrechts, insbesondere Personengesellschaften wie z.B. KG und oHG.

Absatz 2 regelt die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Beleihung, deren Vorliegen von der beleihenden Behörde zu beurteilen ist. Im Falle einer Beleihung mit Aufgaben bei der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen nach § 5 Absatz 1 bis 3 sind hierbei insbesondere die Anforderungen des Kapitels 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu berücksichtigen. In jedem Fall ist der erfolgreiche Abschluss einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Absatz 1 Nummer 3 erforderlich. Absatz 2 Nummer 3 stellt klar, dass eine Beleihung nicht zulässig ist, wenn überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen, was in besonderen, atypischen Situationen der Fall sein kann.

Nach Absatz 3 kann auch eine rechtmäßig erfolgte Beleihung jederzeit ganz oder teilweise widerrufen oder mit Nebenbestimmungen versehen werden. Mit dieser

Regelung soll insbesondere den Anforderungen des § 49 Absatz 2 Nummer 1, 1. Alternative des Verwaltungsverfahrensgesetzes Rechnung getragen werden.

Absatz 4 entspricht der bisherigen Regelung in § 5 Absatz 5 Satz 3 und gilt nunmehr für sämtliche Beliehenen im Sinn des Absatzes 1, die damit die für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Befugnisse erhalten. Zu diesen Befugnissen zählt auch das in § 3 Absatz 4 geregelte Betretensrecht mit den dort genannten Einschränkungen, die sich aus der besonderen Grundrechtsrelevanz der Befugnis ergeben.

Absatz 5 regelt die Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde über den Beliehenen. Zuständig ist die Luftsicherheitsbehörde, die die Beleihung vorgenommen hat, also die für die Aufgabenwahrnehmung ursprünglich zuständige Behörde (vergleiche Absatz 1).

Absatz 6 regelt die Möglichkeit des Innenregresses gegenüber dem Beliehenen im Falle der Inanspruchnahme des Rechtsträgers der beleihenden Stelle im Wege der Amtshaftung. Der in Satz 2 statuierte Vorrang der vertraglichen Haftung von Dritten zielt insbesondere auf die Situation von Luftsicherheitsassistenten, die zur Wahrnehmung von Aufgaben nach § 5 individuell von der Luftsicherheitsbehörde beliehen werden, ihre Kontrolldienstleistungen aber regelmäßig auf der Grundlage eines Vertrages erbringen, den das sie beschäftigende Sicherheitsunternehmen mit dem Rechtsträger der Luftsicherheitsbehörde geschlossen hat.

Zu Nummer 19 (§ 17)

<u>Zu Buchstabe a</u>

Die bisherige Ermächtigungsgrundlage zur Erhebung von Gebühren und Auslagen wird im Hinblick auf die Schaffung der Regelung über Gebühren und Auslagen in dem neuen § 17a aufgehoben. Der Regelungsgehalt des bisherigen Absatzes 2 wird in § 17a überführt.

Zu Buchstabe b

Die Änderung in Absatz 3 berücksichtigt die Neuregelung in § 9a. In Satz 2 wird klargestellt, dass auch die Einzelheiten bezüglich Zulassung und Schulung von Personal und Ausbildern im Verordnungswege geregelt werden können. Dies betrifft insbesondere auch die an der sicheren Lieferkette beteiligten Personen und umfasst sowohl die erstmalige Zulassung (Zertifizierung) als auch – soweit erforderlich – deren Erneuerung (Rezertifizierung). Dabei sind die EU-rechtlichen Vorgaben hinsichtlich Notwendigkeit und Inhalt einer Rezertifizierung gemäß dem Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe c

In Absatz 4 wird vor dem Hintergrund der neuen europäischen Regelungen zu den Luftsicherheitsschulungen die Möglichkeit geschaffen, eine Rechtsverordnung auch für Zulassung (einschließlich Rezertifizierung) und Schulung der Luftsicherheitsassistenten, die Aufgaben im Bereich des § 5 vornehmen, zu erlassen.

Der neu eingefügte Absatz 5 eröffnet die Möglichkeit, im Verordnungsweg Einzelheiten zu Zertifizierung, Zulassung und Überwachung von Sicherheitsausrüstung nach § 10a zu bestimmen. Insbesondere können damit nähere Anforderungen an Leistung, Zuverlässigkeit und operative Einsatzfähigkeit als Voraussetzungen für die Zertifizierung (§ 10a Absatz 2), die einzelnen Voraussetzungen für eine Zulassung vor Ort (§ 10a Absatz 3) und die jeweils anzuwendenden Verfahren festgelegt werden. Dies beinhaltet auch mögliche Regelungen für eine Erneuerung der Zertifizierung (Rezertifizierung) und der Zulassung.

Mit Absatz 6 werden die Voraussetzungen für eine unmittelbare Bußgeldbewehrung bestimmter Verstöße gegen Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft im Verordnungsweg geschaffen. Dies ermöglicht es, schneller auf Veränderungen im Gemeinschaftsrecht zu reagieren und dieses somit effektiv durchzusetzen. Aufgrund der im Bereich der Luftsicherheit relativ häufig vorgenommen Änderungen des (hier regelmäßig unmittelbar anwendbaren) Europäischen Rechts ist eine solche Regelung erforderlich, da anderenfalls bis zum Abschluss des nationalen

Gesetzgebungsverfahrens die Gefahr besteht, dass die Vorschriften für einen längeren Zeitraum in der Praxis nicht durchgesetzt werden können.

Absatz 7 schafft die Rechtsgrundlage für eine Rechtsverordnung zur Regelung von Einzelheiten hinsichtlich der EU-Validierungsprüfer für die Rechtssicherheit. Dies betrifft vor allem Fragen der Qualifikation und des Verfahrens, soweit diese nicht durch EU-Recht vorgegeben sind (vergleiche Kapitel 11.6 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998).

Zu Nummer 20 (§ 17a)

Die Vorschrift passt die Regelungen des bisherigen § 17 Absatz 2 über die Erhebung von Gebühren und Auslagen im Interesse einer bundeseinheitlichen Verfahrensweise an die Bestimmungen des am 15. August 2013 in Kraft getretenen Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) an.

Absatz 1 knüpft an den bisherigen § 17 Absatz 2 Satz 1 an und passt diesen an die Begrifflichkeiten des Bundesgebührengesetzes und an die neue EG-Luftsicherheitsverordnung an.

Absatz 2 bestimmt für die Gebührenbemessung einheitlich das Kostendeckungsprinzip. Dafür gelten nach den Sätzen 1 bis 4 an § 9 Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) angelehnte Vorgaben. Satz 5 stellt klar, dass bei der Gebührenkalkulation im Interesse einer bundeseinheitlichen Gebührenstruktur auf die Gesamtkosten abzustellen ist, die bei den Bundesbehörden und den Behörden der Länder zusammen für die jeweilige öffentliche Leistung entstehen. Dies bedeutet, dass die Kostendeckung nicht an die spezifische Kostenstruktur der Gebühren erhebenden Behörde anknüpft, sondern vielmehr ein generalisierender und pauschalierender Ansatz zu Grunde zu legen ist.

Zu Absatz 3: Satz 1 verweist auf Vorschriften des Bundesgebührengesetzes, die für die Gebührenerhebung von Bundes- und Landesbehörden gleichermaßen entsprechend anzuwenden sind. Satz 2 bestimmt, dass weitere Bestimmungen des Bundesgebührengesetzes, insbesondere Verfahrensvorschriften, für die Bundesbehörden Anwendung finden. Die Rechtslage in den Ländern richtet sich im Anwendungsbereich des Satzes 2 nach Landesrecht.

Absatz 4 enthält die erforderliche Verordnungsermächtigung, um Regelungen in Nachfolge der Luftsicherheitsgebührenverordnung auch weiterhin erlassen zu

können. Der Verweis auf die bis zum 14. August 2013 geltende Fassung des Verwaltungskostengesetzes in dem bisherigen § 17 Absatz 2 Satz 4 entfällt. Stattdessen wird für die Gebührengläubiger- und die Gebührenschuldnerschaft eine Abweichungsbefugnis vom Bundesgebührengesetz eingefügt. Die übrigen Abweichungsbefugnisse nach bisherigem Recht - ebenso wie die Bestimmungen der Gebührenarten nach dem bisherigen § 17 Absatz 2 Satz 2 - können entfallen, da dieser Gestaltungsspielraum dem Verordnungsgeber bereits durch die Verweisungen des Absatzes 3 Satz 1 auf die entsprechenden Vorschriften des Bundesgebührengesetzes eingeräumt wird. Im Übrigen werden die Regelungen des bisherigen § 17 Absatz 2 Satz 3 bis 5 an die Begrifflichkeiten des Bundesgebührengesetzes angepasst.

Zu Nummer 21 (§ 18)

Die Änderungen bei § 18 Absatz 1 sind zum Großteil redaktioneller Natur. Die bisherigen Bußgeldtatbestände bleiben in der Sache erhalten und werden zum Teil ergänzt (so Absatz 1 Nummer 2 und 3 mit Blick auf die Beteiligten an der sicheren Lieferkette und Absatz 1 Nummer 4 hinsichtlich der ordnungsgemäßen Umsetzung der Luftsicherheitsprogramme) oder neu strukturiert (Absatz 1 Nummer 5 bis 7 hinsichtlich des Umgangs mit Flughafenausweisen). Die Neufassung von Absatz 1 Nummer 4 berücksichtigt den Umstand, dass nach Artikel 13 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Luftsicherheitsprogramme von Luftfahrtunternehmen anderer EU-Mitgliedstaaten nicht mehr vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden müssen. Sie sind durch das Luftfahrt-Bundesamt beziehungsweise die anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen. Gleichwohl sind Sanktionen erforderlich, wenn die in einem anzuerkennenden Luftsicherheitsprogramm beschriebenen Sicherheitsmaßnahmen nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden. Aus diesem Grund wird bei der Bußgeldbewehrung konsequenterweise nicht mehr auf den „zugelassenen Luftsicherheitsplan“ abgestellt, sondern allgemein auf die in 8 Absatz 1 Satz 5 und § 9 Absatz 1 Satz 7 genannten Sicherheitsmaßnahmen verwiesen.

Der Bußgeldtatbestand hinsichtlich der Nichteinhaltung von vollziehbaren Anordnungen und Auflagen (§ 18 Absatz 1 Nummer 3) wird in Bezug auf die neu eingefügten Zulassungen der Beteiligten der sicheren Lieferkette erweitert.

Neu geregelt werden die Sanktionen für Verstöße gegen § 11 Absatz 1, die das unerlaubte Mitsichführen oder Ansichtragen von verbotenen Gegenständen auf der Luftseite von Flugplätzen betreffen. Hierbei wird künftig zwischen Verstößen in Bereichen der Luftseite, die nicht Sicherheitsbereiche sind, und in Bereichen der Luftseite, die zugleich Sicherheitsbereiche sind, unterschieden. Im ersten Fall handelt es sich gemäß § 18 Absatz 1 Nummer 9 um eine Ordnungswidrigkeit, im zweiten Fall liegt gemäß § 19 Absatz 1 eine Straftat vor. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass nach Artikel 3 Absatz 11 und 13 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Luftseite der weitere Begriff ist und zum Beispiel auch den Bereich zwischen Bordkartenkontrolle und Fluggast- und Gepäckkontrolle nach § 5 umfasst. Eine Strafbarkeit soll jedoch erst bei einer Verwirklichung des Tatbestandes im Sicherheitsbereich eines Flugplatzes gegeben sein.

Die mit dem neuen § 17 Absatz 6 verfolgte Zielsetzung (Bußgeldbewehrung bestimmter Verstöße gegen Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft) wird durch den Ordnungswidrigkeitstatbestand im neuen Absatz 2 ermöglicht.

Die Anhebung des Bußgeldrahmens in Absatz 3 auf 30 000 Euro stellt eine Anpassung an die heute übliche Staffelung des Bußgeldrahmens im Nebenstrafrecht dar.

Zu Nummer 22 (§ 19)

Die Bereichsbezeichnung wird an die EU-rechtliche Systematik angepasst. Im Übrigen wird auf die Begründung zu § 18 Absatz 1 Nummer 9 verwiesen.

Zu Nummer 23 (§ 20)

Mit dem in Absatz 1 neu angefügten Satz 3 wird die Zuständigkeit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit sogenannten „unruly passengers“ einheitlich dem Luftfahrt-Bundesamt zugewiesen. Dies ist deswegen sinnvoll, da nach der Zuständigkeitsregelung in § 5 Absatz 3 des Bundesnichtraucherschutzgesetzes das Luftfahrt-Bundesamt bereits für die Verfolgung von Verstößen gegen das Rauchverbot in Luftfahrzeugen zuständig ist und es sich bei diesen Fällen in der

Regel schwerpunktmäßig um Sachverhalte mit Bezug zur Flugsicherheit („safety“) handelt und weniger um ein Problem der Luftsicherheit („security“).

Zu Nummer 24 (§ 22)

Die Übergangsregelung in Absatz 1 soll verhindern, dass Luftsicherheitsprogramme, die bereits seit fünf oder mehr Jahren zugelassen sind, mit Inkrafttreten des Gesetzes einer sofortigen Überprüfung unterzogen werden müssen.

In Absatz 2 wird eine Übergangsregelung für die neu eingeführte Zulassungspflicht von Transporteuren geschaffen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundespolizeigesetzes)

Die Aufnahme einer Bezugnahme auf § 3 LuftSiG ist erforderlich, damit der Bundespolizei bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben auch die dort genannten allgemeinen Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde zur Verfügung stehen. Durch die Bezugnahme auf die §§ 9 Absatz 1a, 10a Absatz 2 sowie 16 Absatz 3a und 3b LuftSiG wird über die bisherige Regelung hinaus die grundsätzliche Zuständigkeit der Bundespolizei für die Überwachung der luftsicherheitsrechtlichen Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen nach § 9 Absatz 1a LuftSiG und für die Zertifizierung der Sicherheitsausrüstung nach § 10a Absatz 2 LuftSiG begründet. Für die Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gilt dies jedoch nur insoweit, als die Bundespolizei von diesem als zuständige Behörde benannt wurde. Nach dem Ressortprinzip ist hierfür das Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern erforderlich

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)

Neben den vorwiegend betrieblich technischen Aufgaben ist das Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 16 Absatz 2 und 3 Satz 1 LuftSiG auch zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs zuständig. Dazu gehören insbesondere die Zulassung von Luftsicherheitsprogrammen der Luftfahrtunternehmen einschließlich der Überwachung der darin dargestellten Sicherheitsmaßnahmen sowie

die Zulassung und Überwachung der Beteiligten an den sicheren Lieferketten für Fracht, Post und Bordvorräte. Diese Zuständigkeit wird neu in den Katalog der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes aufgenommen.

Zu Artikel 4 (Einschränkung von Grundrechten)

Artikel 4 trägt dem Zitiergebot des Artikels 19 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes Rechnung.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Durch das spätere Inkrafttreten der neuen Rechtsgrundlage für den Erlass einer Gebührenverordnung sollen Missverständnisse vermieden werden, die daraus resultieren könnten, dass die aktuelle Luftsicherheitsgebührenverordnung nicht auf der Grundlage der Vorgaben des neuen § 17a LuftSiG-E erlassen wurde. Es ist beabsichtigt, bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens nach Artikel 5 Absatz 2 auch die Luftsicherheitsgebühren-verordnung neu zu fassen.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG:

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes (NKR-Nr. 3638)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand: Weitere Kosten Gebühren:	 nicht quantifiziert teilweise quantifiziert mit 81.000 EUR Auf Grundlage der Verordnungsermächtigung in diesem Gesetzentwurf sollen die Gebührentatbestände der Luftsicherheitsgebührenverordnung angepasst werden. Dadurch erhöht sich das Gebührenvolumen für die Wirtschaft um 32,74 Mio. EUR pro Jahr.
Verwaltung Bund Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand: Länder und Kommunen	 nicht quantifiziert teilweise quantifiziert nicht quantifiziert
1:1-Umsetzung von EU-Recht	Das Regelungsvorhaben dient der 1:1-Umsetzung der EG-Luftsicherheitsverordnung. Darüber hinaus wird aber die Zulassung von Transporteuren durch das Luftfahrt-Bundesamt (§ 9a LuftSiG) sowie die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung (§ 10a LuftSiG) geregelt.
One in, one out - Regel	Im Sinne One in, one out - Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „IN“ dar. Das Ressort beabsichtigt, dieses innerhalb eines Jahres durch geeignete Entlastungsmaßnahmen zu kompensieren. Voraussetzung ist die vollständige Quantifizierung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft, die das Ressort vor Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachreichen wird.
Evaluierung	Gemäß Gesetzesbegründung, wird dieses Gesetz spätestens 3 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.

Das Ressort hat die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand überwiegend qualitativ dargestellt und nur teilweise quantifiziert. Eine transparente Darstellung der Folgekosten – insbesondere in Abgrenzung der durch EU-Verordnung oder aber durch nationale Gesetzgebung verursachten Kosten – erfolgt nicht. Die Einbindung der Länder hat zu keinen verwertbaren Aufwandsangaben geführt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags Einwände gegen die lückenhafte Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. Das Ressort hat zugesagt, neben den bisher nicht dargestellten Aufwänden für die Wirtschaft auch solche für die Verwaltung bis zum Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachzuerfassen.

Positiv hervorzuheben ist, dass die ursprünglich geplante Regelung zur beschäftigungsbezogenen Überprüfung gestrichen wurde. Stattdessen soll in allen hiervon betroffenen Fällen eine verwaltungsseitige Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgen. Damit wird die Wirtschaft davon entlastet, selbst eine beschäftigungsbezogene Überprüfung durchführen und ein neues Verfahren etablieren zu müssen.

II. Im Einzelnen

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (EG-Luftsicherheitsverordnung) und ihre Durchführungsbestimmungen erfordern eine Anpassung des nationalen Rechts. Gleichzeitig soll das Sicherheitsniveau im Bereich der Luftfracht erhöht werden. Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben werden daher das Luftsicherheitsgesetz, das Bundespolizeigesetz und das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt angepasst.

Dazu gehören folgende Regelungsinhalte:

- Regelung behördlicher Zulassungsprüfungen für die Beteiligten an der sicheren Lieferkette. Zusätzlich zu den reglementierten Beauftragten sind nun auch die Unterauftragnehmer von reglementierten Beauftragten, bekannte Versender, Transporteure und reglementierte Lieferanten behördlich zuzulassen, um die Sicherung von Fracht, Post und Bordvorräten zu gewährleisten.
- Einführung einer neuen Zertifizierungspflicht für Sicherheitsausrüstung, die bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen zum Einsatz kommt sowie eine obligatorische einsatzort- und zweckgebundene Zulassung.
- Ausweitung der Möglichkeit zur Beleihung Dritter mit Aufgaben zur Gewährleistung der sicheren Lieferkette sowie mit übrigen Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamts
- Verordnungsermächtigung für die Schulung der Kontrollkräfte zur Kontrolle von Passagieren und Gepäck. Diese beschränkte sich bisher auf das Personal, das in der Verantwortung der Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen zu schulen ist.
- Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Bereich der Luftfracht durch Ermächtigung des Bundesministeriums des Innern zur Verhängung von Einflug-, Überflug-, Start- oder Frachtbeförderungsverboten für einzelne Luftfahrzeuge oder eine näher bestimmte Gruppe von Luftfahrzeugen.

Dabei handelt es sich überwiegend um klarstellende Regelungen, insbesondere in Form von Ermächtigungsgrundlagen und eine Zuständigkeitszuweisungen an das Luftfahrt-Bundesamt. Der überwiegende Teil der Verpflichtungen für Wirtschaft und Verwaltung ergibt sich bereits heute schon unmittelbar aus der EU-Verordnung. Neu vorgesehen ist die Zulassung von Transporteuren durch das Luftfahrt-Bundesamt (§ 9a LuftSiG-E) sowie die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung (§ 10a LuftSiG-E).

Erwägungen zu anderen Lösungsmöglichkeiten (Alternativen)

Die ursprünglich geplante Regelung zur beschäftigungsbezogenen Überprüfung (vormals § 7a LuftSiG-E) wurde gestrichen. Künftig soll in allen hiervon betroffenen Fällen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgen (§ 7 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG-E). Damit wird die Wirtschaft davon entlastet, selbst eine beschäftigungsbezogene Überprüfung durchführen und ein neues Verfahren etablieren zu müssen. Stattdessen kann auf das bekannte und eingespielte Verfahren der Zuverlässigkeitsüberprüfung zurückgegriffen werden, ohne dass parallele Strukturen geschaffen werden müssten.

Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand

Für die Darstellung des Erfüllungsaufwands relevant sind nur diejenigen Regelungen, die über die EG Luftsicherheitsverordnung hinausgehen.

Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger sind nicht betroffen.

Wirtschaft

Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung

Zukünftig wird es erforderlich sein, dass Sicherheitsausrüstung zur Durchführung der Kontrollen von Fluggästen, Personal, Gepäck, Fracht, Post, Bordvorräten und sonstigen Gegenständen bei den Luftsicherheitsbehörden zu zertifizieren. Dies ist vor allem dann mit Aufwand verbunden, wenn keine Prüfberichte der European Civil Aviation Conference (ECAC) vorliegen. Die jährlichen Fallzahlen zur Neu- und Re-Zertifizierung bewegen sich – außer bei den Sprengstoffspürhunden – im einstelligen Bereich. Insgesamt schätzt das Ressort den jährlichen Zertifizierungsaufwand nachvollziehbar auf 81.000 EUR.

Zulassung von Sicherheitsausrüstung

Die Zulassung der zertifizierten Sicherheitsausrüstung am jeweiligen Einsatzort erfordert in der Regel eine Abnahme nach Erstinstallation oder dem Austausch wesentlicher Komponenten. Hierdurch entstehen weitere laufende Kosten, die jedoch vom Ressort nicht ermittelt wurden.

Zulassung der Beteiligten an der sicheren Lieferkette

Welcher zusätzliche Erfüllungsaufwand durch die neu geregelte Zulassung und Überwachung von Transporteuren entsteht, lässt sich nach Aussage des Ressorts derzeit noch nicht belastbar bestimmen.
Mögliche Auswirkungen auf den einmaligen Erfüllungsaufwand wurden nicht dargestellt.

Verwaltung

Die Darstellung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung konzentriert sich auf die Aufgaben, die vom Luftfahrt-Bundesamt zu erfüllen sind und durch Gebühren finanziert

werden sollen. Enthalten sind vor allem solche Tätigkeiten, die bereits von der Verordnung vorgeschrieben sind. Die Darstellung ist sehr konkret und beruht auf einer Personalbedarfsermittlung des Jahres 2012. Insgesamt beziffert das Ressort den Aufwand für das Luftfahrt-Bundesamt auf 32,74 Mio. EUR. Es fehlt eine separate Aufwandsdarstellung, für den Aufgabenteil, der nicht auf EU-Verordnungsrecht basiert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dieser deutlich über einer Million EUR pro Jahr liegt.

Für die Bundespolizei führt die Wahrnehmung der Aufgabe der Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums des Innern nicht zu einem zusätzlichen Personalmehrbedarf. Inwiefern trotzdem laufender Aufwand entsteht, wurde von Ressort nicht dargestellt.

Entstehende laufende Aufwände für die Luftsicherheitsbehörden der Länder wurden nicht dargestellt. Im Rahmen der Ländereinbindung ergaben sich keine belastbaren Erkenntnisse. Zwei Länder rechnen mit zusätzlichem Aufwand für die Zulassung von Sicherheitsausrüstung gemäß § 10a LuftSiG. Ein Land schätze den Aufwand auf 0,5 Dienstposten gehobener Dienst.

Mögliche Auswirkungen auf den einmaligen Erfüllungsaufwand wurden nicht dargestellt.

Weitere Kosten

Durch die geplante Anpassung der Gebührentatbestände der Luftsicherheitsgebührenverordnung, die das Luftfahrt-Bundesamt betreffen, erhöht sich das Gebührenvolumen für die Wirtschaft um 32,74 Mio. EUR pro Jahr. Die Darstellung im Regelungsvorhaben ist nachvollziehbar. Die Gebühren beziehen sich auf alle individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen aus der EG-Luftsicherheitsverordnung und die darüber hinaus gehenden Aufgaben aus diesem Regelungsvorhaben.

Gesamtbewertung

Das Ressort hat die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand überwiegend qualitativ dargestellt und nur teilweise quantifiziert. Eine transparente Darstellung der Folgekosten – insbesondere in Abgrenzung der durch EU-Verordnung oder aber durch nationale Gesetzgebung verursachten Kosten – erfolgt nicht. Die Einbindung der Länder hat zu keinen verwertbaren Aufwandsangaben geführt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags Einwände gegen die lückenhafte Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. Das Ressort hat zugesagt, neben den bisher nicht dargestellten Aufwänden für die Wirtschaft auch solche für die Verwaltung bis zum Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachzuerfassen.

Positiv hervorzuheben ist, dass die ursprünglich geplante Regelung zur beschäftigungsbezogenen Überprüfung gestrichen wurde. Stattdessen soll in allen hiervon betroffenen Fällen eine verwaltungsseitige Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgen. Damit wird die Wirtschaft davon entlastet, selbst eine beschäftigungsbezogene Überprüfung durchführen und ein neues Verfahren etablieren zu müssen.

Dr. Ludewig	Prof. Kuhlmann
Vorsitzender	Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Die Bundesregierung nimmt zur Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrats vom 6. Juli 2016 wie folgt Stellung:

Das Regelungsvorhaben betrifft in weiten Bereichen Konkretisierungen und nationale Verfahrensregelungen zu Vorgaben, die sich unmittelbar aus der EG-Luftsicherheits-verordnung und ihrer Durchführungsverordnungen, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, ergeben. Neu vorgesehen ist die Zulassung von Transporteuren durch das Luftfahrt-Bundesamt (§ 9a LuftSiG-E) sowie die Zertifizierung und Zulassung von Sicherheitsausrüstung (§ 10 a LuftSiG-E).

Bezüglich der Zulassung von Transporteuren wird darauf hingewiesen, dass Art und Umfang des damit verbundenen Erfüllungsaufwandes insbesondere von der konkreten Ausgestaltung des Zulassungsverfahrens, den zur Anwendung kommenden Voraussetzungen sowie der Akzeptanz und Nachfrage des Modells in der Transportwirtschaft abhängen. Durch das Luftfahrt-Bundesamt wird ein entsprechendes Konzept ausgearbeitet, das sich derzeit in der abschließenden Erstellungsphase befindet und zuletzt im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 7. Juni 2016 mit den betroffenen Fachverbänden erörtert wurde. Abhängig vom Inhalt des endgültigen Konzepts werden dann auch nähere und belastbare Angaben zu dem zu erwartenden Erfüllungsaufwand möglich sein. Das Ergebnis soll vor Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachgereicht werden. Entsprechendes gilt für die darauf basierende separate Aufwandsdarstellung für den Teil der Aufgaben des Luftfahrt-Bundes-amtes, der nicht auf EU-Verordnungsrecht basiert.

Hinsichtlich der Zertifizierung von Sicherheitsausrüstung wurde der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft mit 81 000 EUR quantifiziert. Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung ist nicht gegeben. In Bezug auf den Personalbedarf bei der Bundespolizei wurde dies bereits in der Begründung unter A.III.3.c ausgeführt. Die Frage, ob daneben zusätzlicher laufender Aufwand bei der Bundespolizei entsteht, kann verneint werden. Grund hierfür ist der Umstand, dass die entsprechenden Arbeiten und technischen Tests bereits heute geleistet werden und künftig lediglich das Ergebnis eine andere Rechtsqualität erhält (offizielle Zertifizierung). Insoweit hat die Neuregelung weniger eine praktische als vielmehr eine rechtliche Bedeutung.

Der Erfüllungsaufwand für die Zulassung der konkreten Sicherheitsausrüstung vor Ort wurde in Ermangelung belastbarer Aussagen über den zu erwartenden Mehraufwand nicht quantifiziert. Abhängig von dem jeweiligen Ort und Verwendungszweck des Kontrollmittels fällt der Aufwand beim Luftfahrt-Bundesamt, der Bundespolizei oder den Ländern an. Die Stellungnahme des NKR wird zum Anlass genommen, die betroffenen Stellen um eine Konkretisierung zu bitten und das Ergebnis vor Abschluss des parlamentarischen Verfahrens nachzureichen.

Anlage 4

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 948. Sitzung am 23. September 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

   a) Der Bundesrat begrüßt die Vorlage für das Erste Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes.

   b) Die Länder haben schon seit 2014 mehrfach an den Bund appelliert, die im Lichte der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010 dringend erforderliche Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes anzugehen und dabei zugleich die Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Gebühren für neue Amtshandlungen, etwa für die nach Nummer 11.3. des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erforderliche Rezertifizierung von Luftsicherheitspersonal, zu schaffen.

   c) Der Bundesrat stellt fest, dass mit den vorliegenden Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes zwar die vom Bundesrat beklagten Regelungsdefizite auf der Ebene des Gesetzes beseitigt werden, jedoch die zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes zwingend gehörende Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung weiterhin aussteht. Dem Bund und den Ländern entgehen dadurch Gebühreneinnahmen in erheblicher Höhe.

   d) Aus Sicht des Bundesrates ist dies nicht länger hinnehmbar, zumal die in § 10a LuftSiG-E neu eingeführte behördliche Zulassung von Sicherheitskontrolltechnik aufwendige, vom EU-Recht nicht verlangte Testverfahren erfordert. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung baldmöglichst nachzuholen.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein

   a) Die Bundesregierung hat erneut einen Gesetzentwurf vorgelegt, der sich nur sehr oberflächlich mit den finanziellen Auswirkungen des Gesetzgebungsvorhabens auf die Länder auseinandersetzt. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung deshalb, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine detaillierte Abschätzung der voraussichtlichen Kosten für die Länder vorzulegen. Ungeachtet des Ergebnisses der Abfrage bei den Ländern hat die Bundesregierung hierzu eine eigene quantifizierte Kostenschätzung vorzunehmen. Auch der Nationale Normenkontrollrat macht diesbezüglich Einwände gegen die lückenhafte Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

   b) Der Bundesrat weist aus Anlass des Gesetzgebungsvorhabens nochmals darauf hin, dass sich aus den von der Kommission am 4. April 2014 erlassenen Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften für die Flughafenbetreiber zahlreiche wirtschaftliche Herausforderungen ergeben, denen sie sich innerhalb des von der Kommission festgelegten Übergangszeitraums, in dem Betriebsbeihilfen zulässig sind, stellen müssen.

   c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher erneut, zeitnah eine nationale Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung von Flughäfen insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben zu erarbeiten und insoweit die mit der Kommission dafür erforderlichen Abstimmungen kurzfristig abzuschließen.

   Begründung:

   Zu Buchstabe a:

   Mit dem Gesetzgebungsvorhaben werden Pflichten der Flughafenbetreiber für den Bereich der Luftsicherheit detailliert geregelt. Die finanziellen Folgen sind dabei aber nur sehr oberflächlich dargestellt.

Laut Ausführungen in der Stellungnahme des Normenkontrollrates habe der Bund zwar bereits die Länder beteiligt, was zu keinen belastbaren Ergebnissen geführt habe. Zudem habe das Ressort die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand überwiegend qualitativ dargestellt und nur teilweise quantifiziert. Dies entbindet die Bundesregierung aber nicht davon, die mit dem Gesetzgebungsvorhaben verbundenen finanziellen Folgen detaillierter abzuschätzen und darzustellen. Eine transparente Darstellung der Folgekosten – insbesondere in Abgrenzung der durch EU-Verordnung oder aber durch nationale Gesetzgebung verursachten Kosten – erfolgt angabegemäß bisher gerade nicht.

Zu Buchstaben b und c:

Es soll aus Anlass des Gesetzgebungsvorhabens auf einen Gesichtspunkt hingewiesen werden, der aus der Sicht der Länder weiterhin einer Regelung durch den Bund bedarf.

Es ist eine nationale Rahmenregelung zur Frage der öffentlichen Förderung insgesamt und zu einer rechtssicheren Definition des Umfangs der hoheitlichen Aufgaben erforderlich. Zur Ausarbeitung solcher nationalen Regelungen hält die Kommission in Nummer 92 der Luftverkehrsleitlinien vom 4. April 2014 die Mitgliedstaaten ausdrücklich an.

In der Gegenäußerung der Bundesregierung (vgl. BT-Drucksache 18/6988) zur Stellungnahme des Bundesrates zeigt sich die Bundesregierung dem Erlass einer nationalen Rahmenregelung für die nähere Ausgestaltung der EU-Bei-hilfeleitlinien in Bezug auf Flughäfen mit durchschnittlich weniger als drei Millionen Passagieren im Jahr grundsätzlich aufgeschlossen. Auf diese Weise könnten generelle Regelungen für Investitions-, Betriebs- und Anlaufbeihilfen bei der Kommission angemeldet werden. Finanzierungsmaßnahmen zugunsten einzelner Flughäfen, die sich in diesem Rahmen bewegen, bedürften dann keiner individuellen Notifizierung bei der Kommission mehr.

Die Bundesregierung wies aber darauf hin, dass die Leitlinien – ungeachtet einer etwaigen nationalen Rahmenregelung – jedenfalls dann zwingend eine Einzelnotifizierung bei der Kommission fordern, wenn sich im Umkreis von 100 km oder 60 Minuten Fahrzeit ein anderer Flugplatz befindet. Die Kommission habe bisher trotz mehrfacher Nachfrage seitens der Bundesregierung nicht näher definiert, welche Flugplätze für die Bestimmung des vorgenannten Einzugsbereiches relevant sind. Dabei sei entscheidend, ob auch Kleinstflughäfen, die ausschließlich für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt genutzt werden, in die Betrachtung mit einzubeziehen sind.

Sei dies der Fall, so wären angesichts der Flugplatzdichte in der Bundesrepu-blik Deutschland ohnehin regelmäßig Einzelnotifizierungen bei der Kommission erforderlich. Eine Rahmenregelung hätte dann faktisch keinen tatsächlichen Anwendungsbereich und damit auch keinen Mehrwert für die Betroffenen. Vor diesem Hintergrund hielt die Bundesregierung es für notwendig, vor der Erarbeitung einer nationalen Rahmenregelung eine Einigung mit der Kommission über diese Frage zu erzielen.

Die Bundesregierung teilte mit, dass sich die Kommission trotz mehrfacher Aufforderung bislang hierzu nicht (verbindlich) positioniert habe, sie aber weiter mit ihr in Kontakt stehe.

Aus Sicht der Länder besteht weiterhin dringender Handlungsbedarf.

3. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 5 Absatz 2 Nummer 3 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc § 5 Absatz 2 Nummer 3 sind die Wörter „der Luftseite“ durch die Wörter „des Sicherheitsbereichs“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Regelungen des § 5 Absatz 2 LuftSiG können entsprechend der Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung 2015/1998 nicht auf die Luftseite, die nicht gleichzeitig mindestens als „Sicherheitsbereich“ festgelegt ist, zutreffen. Das Verbot zum Mitführen verbotener Gegenstände entsprechend den Anlagen 1-A; 4-C und 5-B der Durchführungsverordnung 2015/1998 gilt nur in eingerichteten Sicherheitsbereichen von Flugplätzen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ddd1 – neu – (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist § 7 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Dreifachbuchstabe ddd ist am Ende der Nummer 3 das Komma durch das Wort „sowie“ zu ersetzen.

b) Nach Dreifachbuchstabe ddd ist folgender Dreifachbuchstabe einzufügen:

„ddd_1) Nummer 4 wird gestrichen.“

Begründung:

§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 LuftSiG sollte gestrichen werden, da eine Überprüfung der deutschen Lizenzinhaber nach dem deutschen LuftSiG keinen Sicherheitsgewinn bringt. Zudem verletzt die nur national bestehende Überprüfungspflicht für alle Piloten der einbezogenen Luftfahrzeuge spätestens seit der Einführung der europäischen Luftfahrerlizenz (EU-FCL) den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (jetzt erstmals in § 4 LuftSiG formuliert), da es sich nach hiesiger Auffassung um eine ungeeignete Maßnahme handelt, die nur bei Inhabern und Bewerbern einer bei deutschen Luftfahrtbehörden geführten Pilotenlizenz Wirkung entfalten kann. Da es aber möglich ist, die Lizenz in jedem Land der EU mit EU-weiter Gültigkeit zu erwerben und kein anderer EU-Staat die Piloten-Überprüfung in dieser weitgehenden Form kennt, kann die Überprüfung leicht umgangen werden.

Zudem hat die Kommission aus diesen Gründen und da es zu der nationalen Überprüfungspflicht keine Entsprechung in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 gibt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland angeregt. Das Vertragsverletzungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe eee § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe a sind die Wörter „eines Verkehrsflughafens“ zu streichen.

Begründung:

Der Begriff „Verkehrsflughafen“ ist eine luftrechtliche Definition (LuftVZO), die in den europäischen Luftsicherheitsvorschriften nicht verwendet wird. Daher würde deren Anwendung in diesem Zusammenhang zu einem Unterlaufen der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 führen, weil damit eine Einschränkung der Anwendung von § 7 LuftSiG nur auf die als Verkehrsflughafen genehmigten Flugplätze erfolgt. Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung im Sinne der Nummer 11.1.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ist jedoch immer dann erforderlich, wenn für den unbegleiteten Zugang zu einem Sicherheitsbereich (Nummer 1.2.2. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) ein erforderlicher Flughafen- oder Flughafenbesatzungsausweis (Nummer 1.2.3. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) ausgestellt werden soll. Die Festlegung beziehungsweise Definition von Sicherheitsbereichen ist unter Beachtung von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 keinesfalls ausschließlich auf nach nationalen luftrechtlichen Bestimmungen als – Verkehrsflughäfen – genehmigten Flugplätze beschränkt.

6. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe e – neu – (§ 7 Absatz 9a – neu -, Absatz 9b – neu – LuftSiG), Buchstabe f – neu – (§ 7 Absatz 11 Satz 1 LuftSiG),
Nummer 21 (§ 18 Absatz 1 Nummer 1a – neu – und 1b – neu -, Absatz 3 LuftSiG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Der Nummer 7 sind folgende Buchstaben anzufügen:

‚e) Nach Absatz 9 werden folgende Absätze eingefügt:

„(9a) Zuverlässigkeitsüberprüfte Personen im Sinne des § 7 Absatz 1 sind verpflichtet, der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Monats Änderungen betreffend

1. ihren Namen,
2. ihren derzeitigen Wohnsitz,
3. ihren Arbeitgeber und
4. die Art ihrer Tätigkeit

mitzuteilen.

(9b) Arbeitgeber, die Personen für überprüfungspflichtige Tätigkeiten im Sinne des § 7 Absatz 1 einsetzen, sind verpflichtet, der zuständigen Luftsicherheitsbehörde innerhalb eines Monats Änderungen betreffend deren Tätigkeit mitzuteilen.“

f) Absatz 11 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die im Rahmen einer Zuverlässigkeitsprüfung gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen

1. von den Luftsicherheitsbehörden
   a) bei positiver Bescheidung innerhalb von drei Jahren nach Ablauf der Gültigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung,
   b) innerhalb von zwei Jahren im Falle der Ablehnung oder des Widerrufs der Zuverlässigkeit,
   c) unverzüglich nach Rücknahme des Antrags durch den Betroffenen, sofern dieser noch nicht beschieden wurde;
2. von den nach den Absätzen 3 und 4 beteiligten Behörden und den nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 beteiligten Stellen
   a) 63 Monate nach der Anfrage durch die Luftsicherheitsbehörde oder
   b) unmittelbar nach Mitteilung durch die Luftsicherheitsbehörde im Falle von Ablehnungen, Rücknahmen oder Widerrufen.“ ‘

b) In Nummer 21 ist § 18 wie folgt zu ändern:

aa) Nach Absatz 1 Nummer 1 sind folgende Nummern einzufügen:

„1a. entgegen § 7 Absatz 9a der Luftsicherheitsbehörde Änderungen nicht binnen eines Monats nach Eintritt der Änderung anzeigt,

1b. entgegen § 7 Absatz 9b der Luftsicherheitsbehörde Änderungen nicht binnen eines Monats nach Eintritt der Änderung anzeigt,“

bb) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

„(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in Fällen des Absatzes 1 Nummer 1a und 1b mit einer Geldbuße mit bis zu 5 000 Euro geahndet werden. In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 3 kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 30 000 Euro und in den übrigen Fällen der Absätze 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Für die Luftsicherheitsbehörde ist es wichtig, über die aktuellen Angaben zu Namen, Wohnsitz und Tätigkeit zuverlässigkeitsüberprüfter Personen zu verfügen, da das System der fortlaufenden Überwachung im Rahmen der Nachberichtspflicht gemäß § 7 Absatz 9 LuftSiG nur so funktionieren kann und im Falle eines entsprechenden Bedarfs auch die ständige Erreichbarkeit der zuverlässigkeitsüberprüften Person durch die Luftsicherheitsbehörde erforderlich ist. (Auskünfte aus den Melderegistern sind mit weiterem Aufwand für die Verwaltung verbunden und können zudem keinen Aufschluss über die Tätigkeit der zuverlässigkeitsüberprüften Person vermitteln.)

In Ergänzung zu den Meldepflichten zuverlässigkeitsüberprüfter Personen soll eine korrelierende

Meldepflicht von Arbeitgebern eingeführt werden, deren Beschäftigte aus beruflichen Gründen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung benötigen.

Die bisherigen Löschfristen, die auf die Ausübung überprüfungspflichtiger Tätigkeiten durch den Betroffenen abstellen, haben sich in der Praxis als nicht durchführbar erwiesen:

Schon allein, weil die Luftsicherheitsbehörden zum Teil nicht über die Aufnahme oder Beendigung einer entsprechenden Tätigkeit informiert werden, kann die bislang in § 7 Absatz 11 Nummer 1 LuftSiG vorgesehene Löschung nicht erfolgen.

Auf dem Bescheid über die Feststellung der Zuverlässigkeit ist eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren ausgewiesen. Eine Löschung der Daten bei Beendigung der überprüfungspflichtigen Tätigkeit liegt nicht immer im Interesse der überprüften Person, die den Bescheid zum Beispiel für eine neue überprüfungspflichtige Tätigkeit weiterverwenden könnte.

Die ausgewiesene fünfjährige Gültigkeitsdauer kann zudem eine Missbrauchsgefahr begründen: Werden die Daten einer überprüften Person gelöscht, unterliegt sie nicht mehr der Nachberichterstattung gemäß § 7 Absatz 9 LuftSiG. Selbst wenn der ursprüngliche Bescheid über die Feststellung der Zuverlässigkeit aufgehoben würde, könnte diese Person die Aufhebung gegenüber einem neuen Arbeitgeber verheimlichen und den Anschein des ursprünglichen (aufgehobenen) Bescheids zur Aufnahme einer neuen sicherheitsrelevanten Tätigkeit weiterverwenden.

Die Löschfristen für die beteiligten Behörden in § 7 Absatz 11 Satz 1 Nummer 2 LuftSiG sind ebenfalls unzureichend geregelt, da die Luftsicherheitsbehörde die Behörden nicht über das Bescheidungsdatum (Start des Gültigkeitszeitraums der Zuverlässigkeit) informiert.

Schließlich sind nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Bescheide zur Feststellung der Zuverlässigkeit keine weiteren Nachberichtserstattungen nach § 7 Absatz 9 LuftSiG mehr erforderlich. Die Daten werden bei der zuständigen Luftsicherheitsbehörde gemäß § 7 Absatz 11 Nummer 1 Buchstabe b LuftSiG jedoch erst drei Jahre nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Bescheids gelöscht, sodass diese Mitteilung an die beteiligten Behörden gemäß § 7 Absatz 11 Nummer 2 LuftSiG ebenfalls erst drei Jahre zu spät erfolgen würde.

Ein Automatismus durch definierte Fristen könnte den Arbeitsaufwand für alle Beteiligten erheblich erleichtern.

Alternativ sollen hier daher klar definierte Löschfristen eingeführt werden, die im Falle der Luftsicherheitsbehörde prinzipiell auf das Datum der Bescheidung, im Falle beteiligter Behörden und Stellen prinzipiell auf das Datum der Anfrage abstellen.

Zu Buchstabe b:

Da im Luftsicherheitsgesetz bislang keine Meldepflichten für zuverlässigkeitsüberprüfte Personen enthalten waren, konnte ein Unterlassen entsprechender Meldungen nicht als Ordnungswidrigkeit bestraft werden.

Zur Durchsetzung der neuen Meldepflichten für zuverlässigkeitsüberprüfte Personen soll nun ein entsprechender Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen werden.

Zu Doppelbuchstabe aa:

Zur Durchsetzung der neuen Meldepflichten von Arbeitgebern, die Personen auf überprüfungspflichtigen Tätigkeiten im Sinne des § 7 Absatz 1 LuftSiG einsetzen, sollte hier ebenfalls ein entsprechender Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen werden.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Verstöße gegen diese neu zu schaffenden Ordnungswidrigkeitentatbestände in § 18 Absatz 1 Nummer 1a und 1b LuftSiG sollten aufgrund der Verjährungsfristen mit bis zu 5 000 Euro Geldbuße geahndet werden können (vgl. § 31 OWiG).

Da die nicht gemeldeten Änderungen bei den Kontaktdaten oder der Art der durchgeführten Tätigkeiten in den meisten Fällen nur bei einem erneuten Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung offenbar werden, wäre es prinzipiell sinnvoll, eine möglichst lange Verjährungsfrist zu wählen.

Für eine Verjährungsfrist, die ebenso wie die Geltungsdauer des Bescheids fünf Jahre lang wäre,

müsste indes eine Geldbuße von mindestens 15 000 Euro angedroht werden. Da dies unverhältnismäßig wäre, wird hier eine maximale Geldbuße von 5 000 Euro vorgeschlagen, so dass die Verjährungsfrist bei zwei Jahren liegt.

7. Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee (§ 8 Absatz 1 Satz 6 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe ee zu streichen.

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 24 § 22 Absatz 1 sind die Wörter „§ 8 Absatz 1 Satz 6 und“ zu streichen.

Begründung:

§ 8 LuftSiG regelt eine Aufgabenzuweisung an den Flugplatzbetreiber. Aufgaben der Überwachung durch die Luftsicherheitsbehörden sind an anderer Stelle geregelt; systematisch gehört diese Festlegung nicht in diesen Zusammenhang. Zudem ist die fünfjährige Überprüfungsfrist entbehrlich, da die stetige Überwachung des Luftsicherheitsprogramms bereits ein Bestandteil der behördlichen Aufsichtspflicht ist.

8. Zu Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b (§ 8 Absatz 2 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b § 8 Absatz 2 sind die Wörter „Für Flugplätze, die keine Verkehrsflughäfen sind, sowie für abgegrenzte Bereiche von Verkehrsflughäfen und sonstigen Flugplätzen“ durch die Wörter „Für Flugplätze sowie für abgegrenzte Bereiche von Flugplätzen“ zu ersetzen.

Begründung:

Bei dem Tatbestandsmerkmal „Verkehrsflughafen“ handelt es sich um eine luftrechtliche Definition (LuftVZO), die in den europäischen Luftsicherheitsvorschriften nicht verwendet wird. Daher würde deren Anwendung in diesem Zusammenhang zu einem Unterlaufen der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 führen. Dieses ist demzufolge in „Flugplätze/n“ zu ändern. Abweichungen beziehungsweise alternative Sicherheitsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit Verordnung (EG) Nr. 1254/2009 werden an keiner Stelle der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 von der Art der auf Grundlage nationaler – hier deutscher – luftrechtlicher Grundlagen erteilten Genehmigungen abhängig gemacht, sondern vielmehr von Art und Umfang des tatsächlichen Flugverkehrs beziehungsweise Flugbetriebs.

9. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a bis c, d – neu – bis g – neu – (§ 10 Satz 1, 2, 2a – neu –, Satz 3, 3a – neu –, Satz 4 und 6 LuftSiG)

In Artikel 1 ist Nummer 11 wie folgt zu fassen:

‚11. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „zur Luftseite sowie zum Zugang zum Sicherheitsbereich beziehungsweise zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereiches“ ersetzt.

b) In Satz 2 werden nach den Wörtern „dem Betroffenen“ die Wörter „bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen im Sinne von Nummer 1.2.2.1, 1.2.3.1 sowie 11.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998“ eingefügt und das Wort „Zugangsberechtigung“ durch die Wörter „Berechtigung für den unbegleiteten Zugang“ ersetzt.

c) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Genehmigung zum Zugang ausschließlich zur Luftseite kann erteilt werden, wenn der Unternehmer die Voraussetzungen nach Anhang Nr. 1.2.1.1. der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 in einem festgelegten Verfahren festgestellt hat.“

d) In Satz 3 werden die Wörter „in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „in den Sicherheitsbereichen“ ersetzt.

e) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Genehmigung zum Zugang zur Luftseite ist mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen.“

f) In Satz 4 werden nach dem Wort „Ausweis“ die Wörter „beziehungsweise die Genehmigung“ eingefügt.

g) In Satz 6 werden die Wörter „zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen“ durch die Wörter „oder die Verschaffung des Zugangs zur Luftseite sowie zu den Sicherheitsbereichen“ ersetzt.‘

Begründung:

Da für den Zugang zur Luftseite, die nicht gleichzeitig Sicherheitsbereich ist, weder nach EU-Recht noch nach nationalem Recht eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich ist, ist § 10 LuftSiG-E nicht schlüssig und bedarf daher einer klarstellenden Korrektur. Ebenfalls verlangt das EU-Recht, dass ein Ausweis nur im Sicherheitsbereich sichtbar getragen werden muss. Auf der Luftseite ist lediglich eine Genehmigung mitzuführen.

10. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§11 Absatz 1 Satzteil nach Nummer 4 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 11 Absatz 1 Satzteil nach Nummer 4 die Wörter „der Luftseite“ durch die Wörter „des Sicherheitsbereichs“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung 2015/1998 bezüglich des Verbots zum Mitführen von verbotenen Gegenständen entsprechend den Anlagen 1-A; 4-C und 5-B der Durchführungsverordnung 2015/1998 gelten nur für Sicherheitsbereiche.

11. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 18 Absatz 1 Nummer 9 LuftSiG)

In Artikel 1 Nummer 21 ist § 18 Absatz 1 Nummer 9 zu streichen.

Begründung:

Die Streichung des Tatbestands des Führens eines verbotenen Gegenstandes auf der Luftseite erfolgt, da es laut den europäischen Vorschriften nur verboten ist, verbotene Gegenstände in Sicherheitsbereiche zu verbringen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333